RELATORIO DE 1940

385.096151
R

RELATORIO DE 1940

385.09815

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

CONTADORIA C. REPUBLICA
N.º
BIBLIOTECA

RELATORIO DE 1940

Apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Benedito Valadares Ribeiro, D. D. Governador do Estado de Minas Gerais

pelo

Eng.º Dermeval José Pimenta

Diretor

BIBLIOTECA
15464 5 12 48

ÍNDICE

	Páginas
I - Introdução:	
Decimo ano de administração estadual - - - - - - -	1
Arrendamento da E. de Ferro Oéste de Minas	2
Rêde Mineira de Viação - - - - - - - - - - - - - - - -	3
Fundo de Melhoramentos - - - - - - - - - - - - - - -	6
Linhas e numero de estações em trafego - - - - -	8
Numero de locomotivas e veículos em circulação	8
Transportes efetuados — Resultados gerais - - -	9
Mercadorias -	9
Movimento financeiro — orçamentario - - - - - -	11
Receita das estações - - - - - - - - - - - - - - - - -	14
Exploração industrial - - - - - - - - - - - - - - - - -	14
Renda industrial - - - - - - - - - - - - - - - - - - -	15
Despesas de custeio - - - - - - - - - - - - - - - - -	16
Resultados gerais de exploração da Rêde - - - - -	16
Transportes por conta dos Governos - - - - - - - -	17
Transportes por conta do Governo Federal - - -	19
Transportes por conta do Governo Estadual - - - -	20

Páginas

Conta de Capital - - - - - - - - - - - - - - - - - - 20
Tomada de contas - - - - - - - - - - - - - - - - - - 21
O problema do combustivel — Reflorestamento - 22
Aparelhamento da Estrada - - - - - - - - - - - - - 27
Trabalhos na linha - - - - - - - - - - - - - - - - - 27
Serviços executados nas oficinas - - - - - - - - - - 28
Conservação da linha - - - - - - - - - - - - - - - - 30
Incendios e avarias - - - - - - - - - - - - - - - - 31
Conclusão - 32

II - Relatorios das repartições auxiliares da Diretoria:
Gabinete do Diretor - - - - - - - - - - - - - - - - 37
Secretaria - 39
Serviço Jurídico - - - - - - - - - - - - - - - - - 47
Serviço Sanitario - - - - - - - - - - - - - - - - - 51
Representação da Rêde no Rio de Janeiro - - - - - 55

III - Relatorio do Departamento de Transportes - - - 59

IV - Relatorio do Departamento da Locomoção - - - - 77

V - Relatorio do Departamento Financeiro - - - - - - 95

VI - Relatorio do Departamento do Trafego - - - - - - 133

VII - Relatorio do Departamento da Linha - - - - - - 167

VIII - Associações:
Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviarios da Rêde Mineira de Viação - - - 249
Instituto de Auxílios Mútuos dos Empregados da Estrada de Ferro Oéste de Minas - - 251
Sociedade Cooperativa de Consumo dos Ferroviarios da Estrada de Ferro Sul de Minas 253

Este relatorio contém ainda: 96 quadros estatísticos, 27 gráficos e 14 fotografias.

INTRODUÇÃO

SENHOR GOVERNADOR.

De conformidade com os dispositivos regulamentares, temos a honra de apresentar a V. Excia. os resultados dos trabalhos executados na Rêde Mineira de Viação, no transcurso do exercício de 1940, que é o terceiro de nossa administração.

DÉCIMO ANO DE ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL

O Estado de Minas, no intuito de proporcionar aos seus habitantes um parque ferroviario capaz de, pelo seu aparelhamento, ser um elemento propulsionador e eficiente da circulação da sua riqueza, não tem poupado esforços e nem sacrificios pecuniarios para alcançar esse objetivo.

Em 1922 celebrou com a União o contrato de arrendamento da Rêde de Viação Sul Mineira. Essa Estrada, que estava arrendada à Companhia Viação Férrea Sapucaí, achava-se em situação de falencia e de tal modo desaparelhada e com os seus serviços desorganizados, que um forte clamôr público exigiu que o Estado chamasse a sí a responsabilidade de sua exploração, com o fim de evitar o desmoronamento econômico da zona Sul de Minas.

De 1922 a 1930, o Estado inverteu no aparelhamento

daquela Estrada, com a aquisição de locomotivas, vagões, trilhos, construção e instalação de oficinas, melhoramentos de linhas, construção de edificios, etc., a importancia aproximada de 70 mil contos de réis.

O patrimônio da Rêde de Viação Sul Mineira, que na época do arrendamento do Estado valia 89.583:920$300, passou a valer, depois do aparelhamento, 210.087:352$900, verificando-se, assim, uma valorização de 120.503:432$600 em propriedade federal.

Foi o aparelhamento terminado em 1930; e o Estado, que havia nele despendido 70 mil contos, além de - - - - - 13.812:606$100 na exploração deficitaria da Rêde de Viação Sul Mineira, no período de 1922 a 1930, conseguiu ver reconhecida, pelo Governo Federal, em tomadas de contas, a importancia de 51.860:356$900, que, levada, afinal, à conta de Capital, lhe poude ser restituida, sem juros, pela União, em 1938.

ARRENDAMENTO DA E. F. OESTE DE MINAS

Tendo aparelhado convenientemente a Rêde de Viação Sul Mineira, e quando esta estava em condições de passar do regime deficitario para o de saldo, o Estado resolveu lançar as suas vistas para uma outra estrada da União — a Estrada de Ferro Oeste de Minas — que se encontrava em lastimavel estado de desaparelhamento e de conservação.

A zona Sul de Minas, embora já bem servida com os transportes ferroviarios, não estava, ainda, integrada na órbita econômica da Capital do Estado. Entre ela e Belo Horizonte se interpunha a E. F. Oeste de Minas, mal aparelhada, com tarifas diferentes, e com inadequados horarios de trens de passageiros. Os habitantes do Sul de Minas eram obrigados a se utilizar da E. F. Central

A estação de Araxá

do Brasil, para se comunicarem com a Capital e centro do Estado, sujeitando-se a longos percursos. Não havia intercambio de mercadorias e o Sul de Minas não estava articulado economicamente com as outras zonas mineiras.

A União, que vinha explorando a Oeste de Minas e já havia suportado um deficit de 75.788:460$800, no período de 1920 a 1930, não se abalançava a inverter grandes somas no aparelhamento dessa estrada, que era considerada como uma via férrea de caráter puramente estadual.

EXPLORAÇÃO DA E. F. OESTE DE MINAS PELA UNIÃO

Ano	*Deficit*
1920	4.681:745$000
1921	4.120:489$000
1922	6.892:986$000
1923	7.524:817$000
1924	6.112:048$000
1925	9.487:445$000
1926	7.265:200$000
1927	5.419:455$000
1928	9.112:300$000
1929	5.295:537$000
1930	9.876:438$800
TOTAL	75.788:460$800

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Em consequencia da agitação política verificada em 1929 e 1930, surgiram insuperaveis dificuldades na exploração da Oeste de Minas, então a cargo da União, tendo-se verificado, para o Estado, a imperiosa necessidade de organizar um sistema ferroviario capaz de fazer ressurgir uma vasta zona de grandes possibilidades.

Vitoriosa a Revolução de 1930, os responsaveis pela gestão pública estadual imediatamente organizaram e puseram em execução os planos da Rêde Mineira de Viação. Esses planos visavam, entre outros objetivos, formar um sistema ferroviario homogêneo, com uma só administração e um só regime tarifário, de modo que o Porto de Angra dos Reis (no litoral), Belo Horizonte (no centro siderúrgico de Minas) e Goiás (no centro do País), fossem os vértices de um triângulo, dentro de cuja área livremente se pudesse incentivar o desenvolvimento da economia de um grande trecho do territorio nacional. Para conseguir esse grande objetivo, teria o Estado que:

a) — aparelhar a Estrada de Ferro Oeste de Minas;
b) — arrendar e aparelhar o Porto de Angra dos Reis;
c) — eletrificar o trecho de Angra a Barra Mansa;
d) — construir o trecho de Patrocínio a Ouvidor, para levar os seus trilhos até o interior do Estado de Goiás;
e) — instalar frigoríficos em localidades previamente escolhidas nas zonas do "Triângulo", "Oeste" e "Sul de Minas".

Alguns desses objetivos foram realizados, mas outros, tais como o arrendamento do Porto de Angra dos Reis e a construção dos frigoríficos, não puderam ainda ser realizados porque circunstancias e interesses varios interpuseram-se no seu caminho.

No período de dez anos de sua exploração, poude a Rêde, no entanto, apresentar, entre outras, as seguintes realizações:

a) — construiu o trecho de Patrocínio a Ouvidor, na extensão de 179,130 quilômetros, faltando apenas concluir a ponte sobre o Rio Paranaíba e estender os trilhos, com 23,328 Klms., dessa ponte à estação de Ouvidor, em Goiás. As despêsas com esses

Duas fases da construção da ponte sobre o Rio Paranaiba

serviços, contabilizadas até 31 de Dezembro de 1940, importam em Rs. 33.273:561$701;

b) — eletrificou 108,305 quilômetros de linha entre as estações de Augusto Pestana e Andradina e está construindo o trecho Angra dos Reis a Barra Mansa, na extensão de 107,917 Klms., tendo adquirido 8 locomotivas elétricas, montando as despesas contabilizadas até 31 de Dezembro de 1940, com essas obras e aquisições, a Rs. - - - - - - - - 15.020:014$020;

c) — concluiu o prolongamento da antiga Estrada de Ferro Paracatú, no trecho de Melo Viana a Barra do Funchal. As despêsas com a conclusão desse serviço importaram em Rs. 14.924:388$517.

Até Dezembro de 1940, o Estado despendeu, com essas obras, por conta da União, a quantia de Rs. - - - - - 63.217:964$238, tendo sido reembolsado da importancia de Rs. 44.864:634$100, assim discriminada:

Construção de Patrocínio a Ouvidor	18.226:884$400
Serviços de Eletrificação - - - - - - -	12.998:626$100
Prolongamento da antiga E. F. Paracatú - - - - - - - - - - - - - - - - -	13.639:123$600
SOMA - - - - - - - - - -	44.864:634$100

Falta-lhe, pois, ser indenizado da quantia de Rs. 18.353:330$138, assim discriminada:

Construção de Patrocínio a Ouvidor	15.046:677$301
Serviços de Eletrificação - - - - - -	2.021:387$920
Prolongamento da antiga E. F. Paracatú - - - - - - - - - - - - - - -	1.285:264$917
SOMA - - - - - - - - - -	18.353:330$138

FUNDO DE MELHORAMENTOS

Para que a Rêde pudesse oferecer um serviço de transportes eficiente, teve que encarar resolutamente o problema do melhoramento das suas linhas e do seu material rodante. O recurso com que poderia contar era o que lhe fornecia a arrecadação da taxa de 10% sobre as suas tarifas, embora insuficiente diante das necessidades da Estrada.

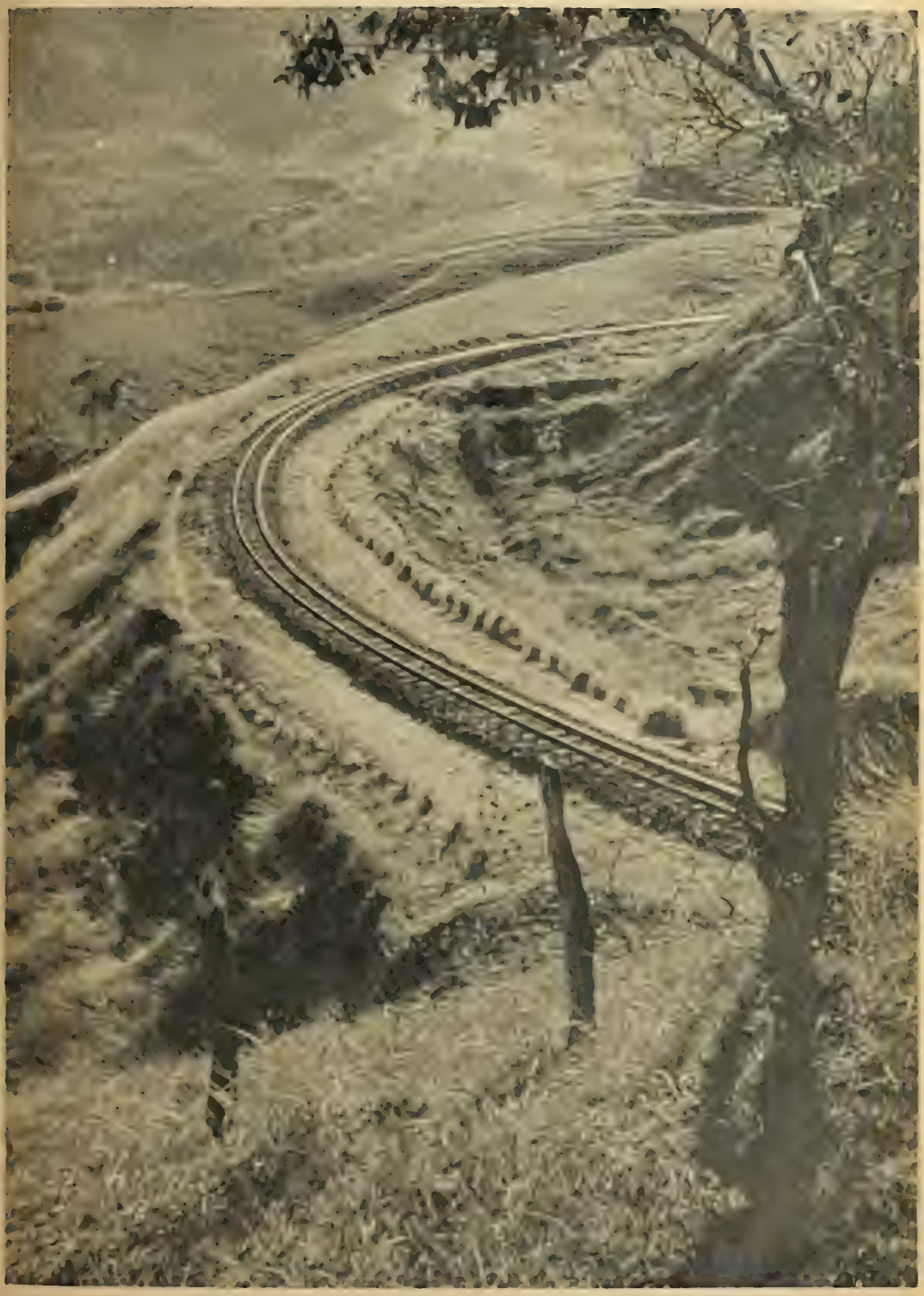
Foi, por isso, forçada a lançar mão de suas rendas ordinarias e do crédito, aumentando, assim, as responsabilidades do Estado, com a ascensão dos deficits financeiros, para que essas importancias fossem empregadas no lastramento das linhas, na construção de novos vagões e carros, na consolidação de obras de arte, de modo que os seus transportes não sofressem as consequencias danosas de uma via férrea desaparelhada, em detrimento da econômia mineira.

Os deficits financeiros verificados nesse período, foram bem compensados pelos enormes beneficios que prestaram e veem prestando a toda zona Sul e Oeste de Minas os melhoramentos introduzidos na Estrada.

RECEITA E DESPÊSA DO "FUNDO DE MELHORAMENTOS"

Nos exercícios de 1939 e 1940 a receita do Fundo de Melhoramentos importou em Rs. 9.249:235$000, assim discriminada:

1939 - - - - - - - - - -	4.402:197$400
1940 - - - - - - - - - -	4.847:037$600
SOMA - - - - -	9.249:235$000



Um trecho de linha empedrada na Serra da Mantiqueira, Sul de Minas

As despêsas realizadas nos dois exercícios citados importam em Rs. 11.882:856$500, assim discriminadas:

1939 - - - - - - - - -	4.796:075$600
1940 - - - - - - - - - -	7.086:780$900
SOMA - - - - -	11.882:856$500

No período de Novembro de 1928, data da criação da taxa do "Fundo de Melhoramentos", a Dezembro de 1940, a receita desse Fundo importou em Rs. - - - - - - 45.206:262$100. Nesse mesmo período, as despêsas realizadas e já apuradas pela Contabilidade da Estrada, com Melhoramentos e Obras Novas, importaram em Rs. 55.029:619$344, existindo ainda despêsas na importancia de cêrca de 5.000:000$000, constantes de fichas em apuração no Rio de Janeiro, trabalho este que está a cargo de uma Comissão Especial designada pelo Ministerio da Viação.

Verifica-se, portanto, que o Estado já fez a esse Fundo um adiantamento aproximado de 15 mil contos de réis, importancia esta que será revertida ao Estado arrendatario depois de reconhecidas as tomadas de contas, conforme o dispositivo do contrato de arrendamento.

Com o emprego dessa vultosa quantia, a Rêde poude realizar, entre outros, os seguintes serviços:

— empedramento de 70% de suas linhas em tráfego;
— construção e reconstrução de edifícios de estações, remodelação de oficinas, reparação e construção de carros e vagões, aumento da lotação dos vagões;
— padronização do sistema de freios a vacuo em todo o material rodante;
— construção de pontes, boeiros, desvios, etc.

A realização dessas obras tem permitido à Rêde aguardar o seu aparelhamento completo com as verbas

que foram solicitadas ao Governo Federal e que constam do ofício n.º 1748/IF, de 18 de setembro de 1939, desta Diretoria, já citado no nosso Relatorio daquela ano, página 21.

A concessão dessa verba é natural e justa, uma vez que, sendo a Rêde de propriedade da União, receberia o mesmo tratamento dispensado à Viação Férrea do Rio Grande do Sul, à Great Western e à Leopoldina Railway.

Passamos, em seguida, a focalizar os resultados obtidos com a exploração da Rêde em 1940.

LINHAS E NÚMERO DE ESTAÇÕES EM TRÁFEGO

A Rêde Mineira de Viação tem 3.891,219 quilômetros de linhas em tráfego, dos quais 3.592,704 no Estado de Minas Gerais, 274,315 no Estado do Rio de Janeiro e 24,200 no Estado de São Paulo.

A distribuição por linhas principais e ramais está discriminada no quadro n.º TR-14 do relatorio do Departamento do Tráfego.

Desse total, 181,330 quilômetros são de linhas elétrificadas, entre Barra Mansa e Andradina.

Em 31 de Dezembro de 1940, tinhamos 286 estações abertas ao público.

NÚMERO DE LOCOMOTIVAS E VEÍCULOS EM CIRCULAÇÃO

Possuiamos 285 locomotivas, das quais 214 da bitola corrente (1,m00), 58 da bitola de 0,m76 e 13 elétricas.

Em 31 de dezembro de 1940 possuiamos 2.359 veículos, cuja discriminação consta do quadro n.º LO-4 do Relatorio do Departamento da Locomoção.

Receita de viajantes de 1931 a 1940

TRANSPORTES EFETUADOS — RESULTADOS GERAIS

Pelos resultados da exploração industrial, verifica-se que houve, em relação ao ano de 1939, um aumento geral não só na quantidade de passageiros, de animais, e na tonelagem das encomendas e mercadorias transportadas, como tambem nos valores das rendas produzidas, como se vê pelos seguintes dados:

DESIGNAÇÃO	1939	1940	DIFERENÇA
Passagens			
Quantidade - -	2.563.023	2.610.949	+ 47.926
Renda - - - -	13.477:460$400	13.792:856$300	+ 315:395$900
Animais			
Quantidade - -	157.210	158.734	+ 1.524
Renda - - - -	1.914:756$000	2.177:931$600	+ 263:175$600
Bagagens e Encomendas			
Toneladas - -	52.487	61.791	+ 9.304
Renda - - - -	3.040:054$900	3.156:967$300	+ 116:912$400
Mercadorias			
Toneladas - -	687.241	702.294	+ 15.053
Renda - - - -	29.237:800$200	33.224:593$000	+ 3.986:792$800

A renda produzida em 1940 importou em Rs. - - - 59.656:266$357. Tendo a de 1939 sido de 54.531:606$050, segue-se que houve um aumento em renda na importancia de Rs. 5.124:660$307 e isso graças não só ao plano tarifario que entrou em execução no principio do ano de 1940, mas tambem devido ao melhor aparelhamento do material rodante e à eficiencia dos serviços de transportes.

MERCADORIAS

Como se vê nos Quadros ns. TR-15 e 16 do Relatorio do Departamento do Tráfego, o número de passagei-

ros, de animais e a tonelagem de mercadorias e encomendas vão crescendo anualmente.

As mercadorias que mais se destacaram na receita de 1940, com renda superior a 400:000$000, foram as seguintes:

Mercadorias	*Toneladas*	*Mil Réis*
Café beneficiado - - - - -	71.750	8.383:723$200
Sal - - - - - - - - - - - - - - -	43.682	2.137:430$600
Açucar bruto - - - - - - - - -	24.596	2.092:122$400
Arroz Beneficiado - - - - - -	20.152	1.140:420$000
Lenha - - - - - - - - - - - - -	104.849	855:169$200
Farinha de Trigo - - - - -	13.740	804:289$900
Cimento - - - - - - - - - - - -	20.593	787:692$300
Feijão - - - - - - - - - - - - -	10.556	547:521$000
Madeiras serradas - - - - -	14.119	525:602$700
Tecidos de algodão - - - - -	2.288	430:232$400
Cascas para curtir - - - - -	8.580	427:785$600

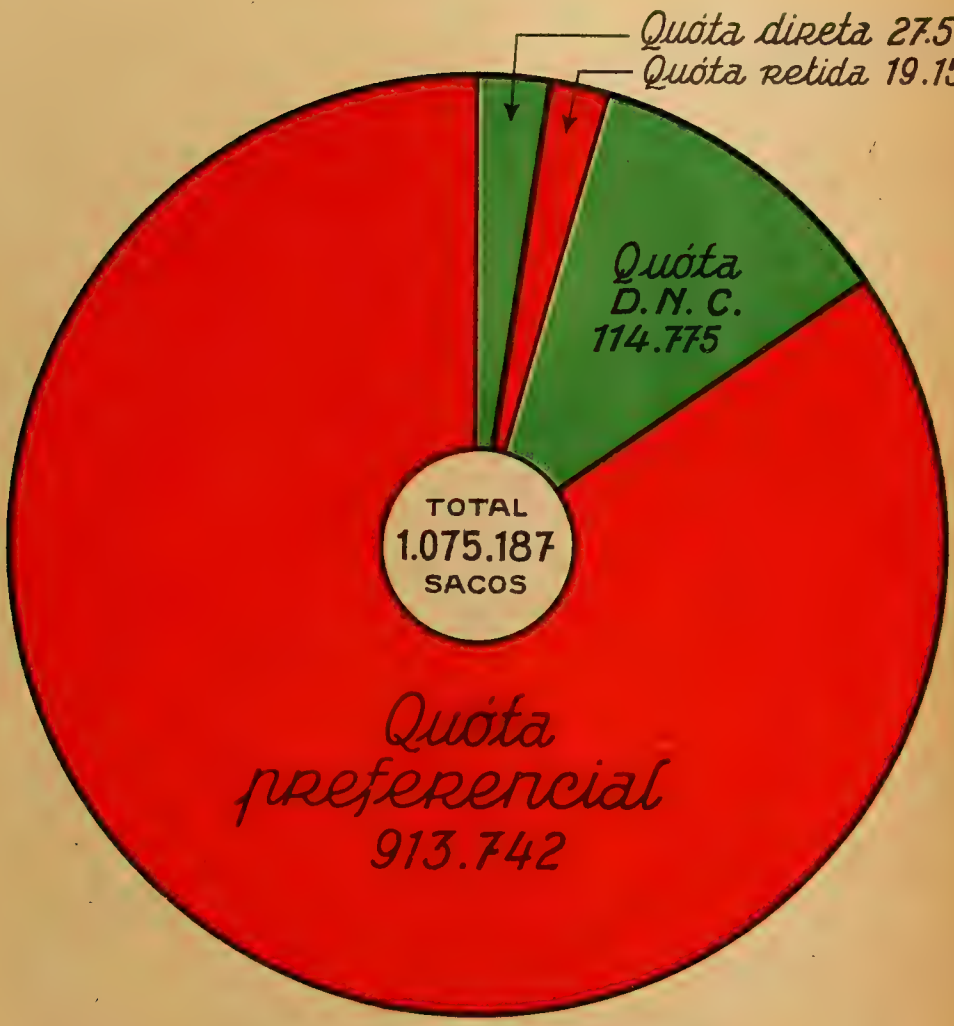
Damos, em seguida, os dados dos transportes efetuados pela Rêde, desde 1933:

Anos	Passageiros Número	Animais Número	Bag. Enc. Tonelada	Mercadorias Tonelada
1933 - - - - - -	1.347.050	197.043	43.579	480.452
1934 - - - - - -	1.424.170	202.122	48.792	494.781
1935 - - - - - -	1.810.236	247.677	54.842	531.117
1936 - - - - - -	2.074.028	233.840	57.843	678.328
1937 - - - - - -	2.380.336	205.709	60.595	650.166
1938 - - - - - -	2.634.312	178.616	62.110	694.566
1939 - - - - - -	2.563.023	157.210	52.487	687.241
1940 - - - - - -	2.610.949	158.734	61.791	702.294

Verifica-se por esses dados que todos os transportes veem crescendo, com exceção do de animais.

Cafés despachados em 1940

Diversas quótas



Unidade: sacos

Em 1933 o número de animais transportados era de 197.043, baixando em 1940 para 158.734.

Quanto aos passageiros, em 1933 foram transportados 1.347.050, com a renda de 6.281:837$000, ao passo que em 1940 essa quantidade se elevou a 2.610.949, com a renda de 13.792:856$300. Esse aumento de cêrca de 100% do número de passageiros que se servem das linhas da Rêde, em relação a 1933, provém do melhor aparelhamento das composições dos nossos trens de passageiros, que oferecem hoje os requisitos indispensaveis de confôrto e asseio e teem os seus horarios rigorosamente cumpridos.

No que se refere às bagagens e encomendas, a tonelagem em 1933 era de 43.579, com a renda de - - - - - - 2.853:339$650; e em 1940 atingiu a 61.791, com a renda de 3.156:967$300. Esse aumento de 41% no volume das encomendas transportadas é tambem consequencia da melhor segurança e rapidez dos serviços de transportes.

Quanto a mercadorias, verifica-se que em 1933 foram transportadas 480.452 toneladas, com a renda de - - - - 21.701:398$650; e em 1940 a tonelagem passou para 702.294, com a renda de Rs. 33.224:593$000. Houve um aumento de 221.842 toneladas, ou sejam 46%, o que é tambem auspicioso, não só por demonstrar que a zona da Rêde vem progredindo, como tambem por provar que os serviços da Estrada são cada vez mais procurados, muito embora as rodovias paralelas às suas linhas aumentem de ano para ano.

MOVIMENTO FINANCEIRO — ORÇAMENTARIO

O orçamento financeiro desta Rêde, aprovado para o exercício de 1940, foi o seguinte:

Receita - - - - - - - - - - - -	64.400:000$000
Despêsa - - - - - - - - - - - -	69.400:000$000
Deficit - - - - - - - - - - - -	5.000:000$000

Pelos balanços financeiros, verificou-se o seguinte resultado:

Receita arrecadada - - - - - -	56.144:898$500
Despêsa processada - - - - -	67.377:206$500
Deficit financeiro - - - - - -	11.232:308$000

Verifica-se que a receita arrecadada foi menos Rs. 8.255:101$500 do que a prevista no orçamento; e que a despêsa efetuada foi reduzida de Rs. 2.022:793$500 em relação à despesa orçada.

A previsão da receita não foi atingida, embora todas as verbas tenham crescido; e a redução da despêsa se deu em consequencia de medidas de economia tomadas pela Administração.

Os balanços financeiros dos exercícios de 1936, 1937, 1938, 1939 e 1940, organizados pela Contabilidade e remetidos à Secretaria das Finanças, para incorporação à escrita geral do Estado, apresentam os seguintes resultados:

Receita arrecadada - - - -	266.106:068$100
Despêsa processada - - - -	313.354:974$100

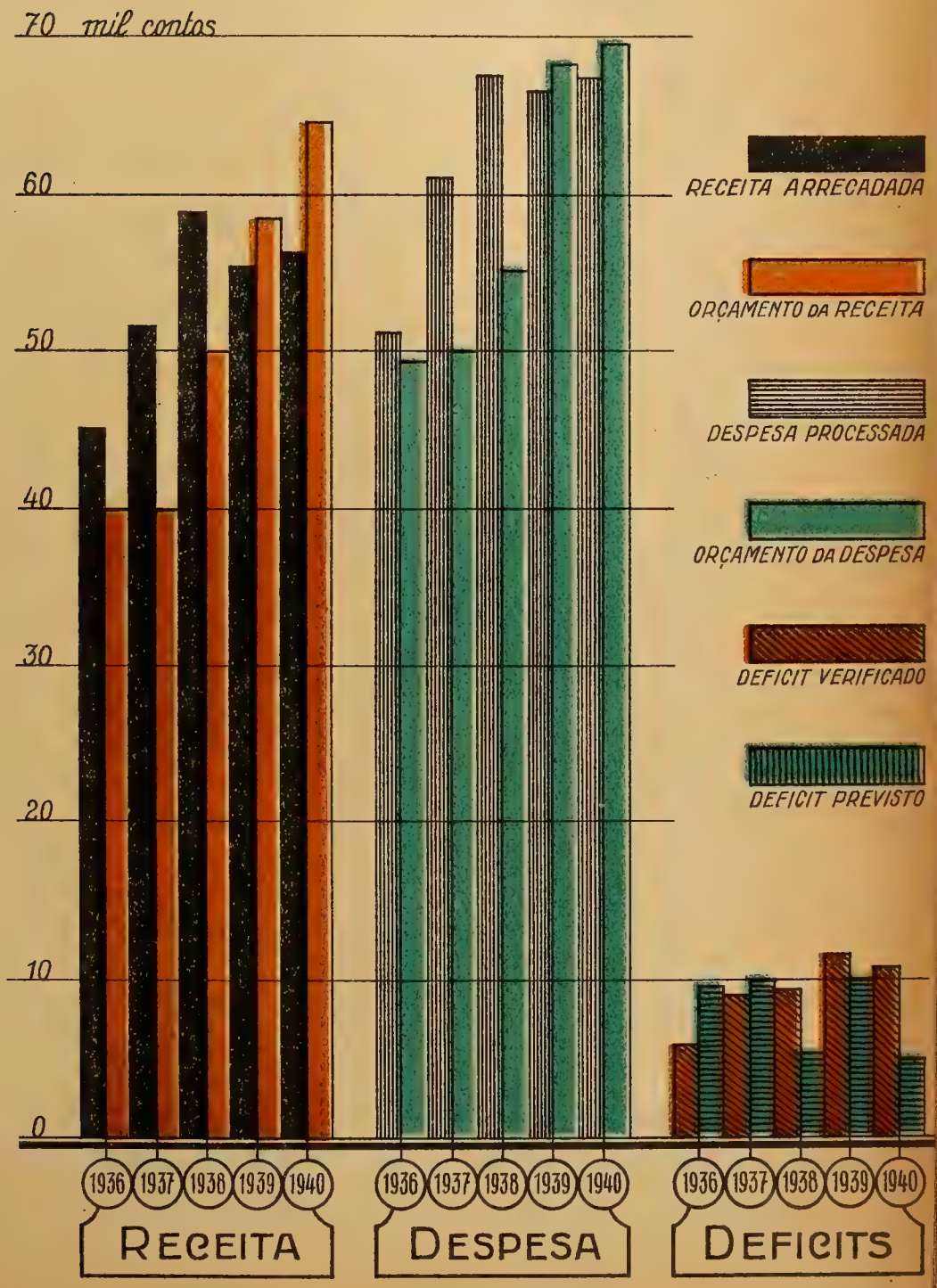
Deficit verificado - - - - - - 47.248:906$000, ou seja o deficit médio anual de 9.449:781$200.

Para a cobertura dos deficits financeiros do quinquênio 1936-1940, a Secretaria das Finanças forneceu à Rêde suprimentos no total de Rs. 33.963:654$300, faltando-lhe ainda fornecer o restante, na importancia de 13.285:251$700.

Além dessa importancia, a Secretaria das Finanças

Movimento Financeiro Orçamentario

nos ultimos 5 anos



deve à Rede a quantia de 10.421:300$143, proveniente das despêsas que ela fez com a construção da linha de Patrocínio a Ouvidor e com os Serviços da Eletrificação, no período de 1936 a 1940.

Apresentamos, em seguida, uma demonstração do movimento financeiro-orçamentario da Rêde, a partir de 1936:

Ano	Receita arrecadada	Despesa processada	Deficit
1936 - - -	44.901:296$000	50.878:523$800	5.977:227$800
1937 - - -	51.451:396$600	60.702:224$100	9.250:827$500
1938 - - -	58.263:383$700	67.811:898$900	9.548:515$200
1939 - - - -	55.345:093$300	66.585:120$800	11.240:027$500
1940 - - -	56.144:898$500	67.377:206$500	11.232:308$000
TOTAL -	266.106:068$100	313.354:974$100	47.248:906$000

Os deficits cresceram em 1939 e 1940, não só em consequencia de obras de conservação da Via Permanente e intensificação da reparação do material rodante, mas ainda com as obras novas nos serviços do lastramento das linhas, na construção de vagões, pranchas, e na instalação de freio vácuo no material rodante e de tração.

Ano	Receita "Fundo Melhoramentos"	Despesas	Saldo devedor
1939 - - -	4.402:197$400	4.796:075$600	393:878$200
1940 - - -	4.847:037$600	7.086:780$900	2.239:743$300
TOTAL -	9.249:235$000	11.882:856$500	2.633:621$500

Ora, como os deficits financeiros referentes a 1939 e 1940 montaram em Rs. 22.472:335$500 e os adeantamentos feitos pela Rêde, ao "Fundo de Melhoramentos", importaram em 2.633:621$500, adeantamentos estes que terão que ser reembolsados à Estrada, segue-se que o deficit financeiro desses dois anos foram, na realidade, de 22.472:335$500 — 2.633:621$500 = 19.838:714$000, ou seja um deficit médio anual de 9.919:357$000.

RECEITA DAS ESTAÇÕES

As férias arrecadadas pelas nossas estações, no ano de 1940, importaram em Rs. 52.435:648$100, ou sejam menos Rs. 2.375:151$300 que no ano anterior e mais 14.011:061$200 que as arrecadadas em 1934.

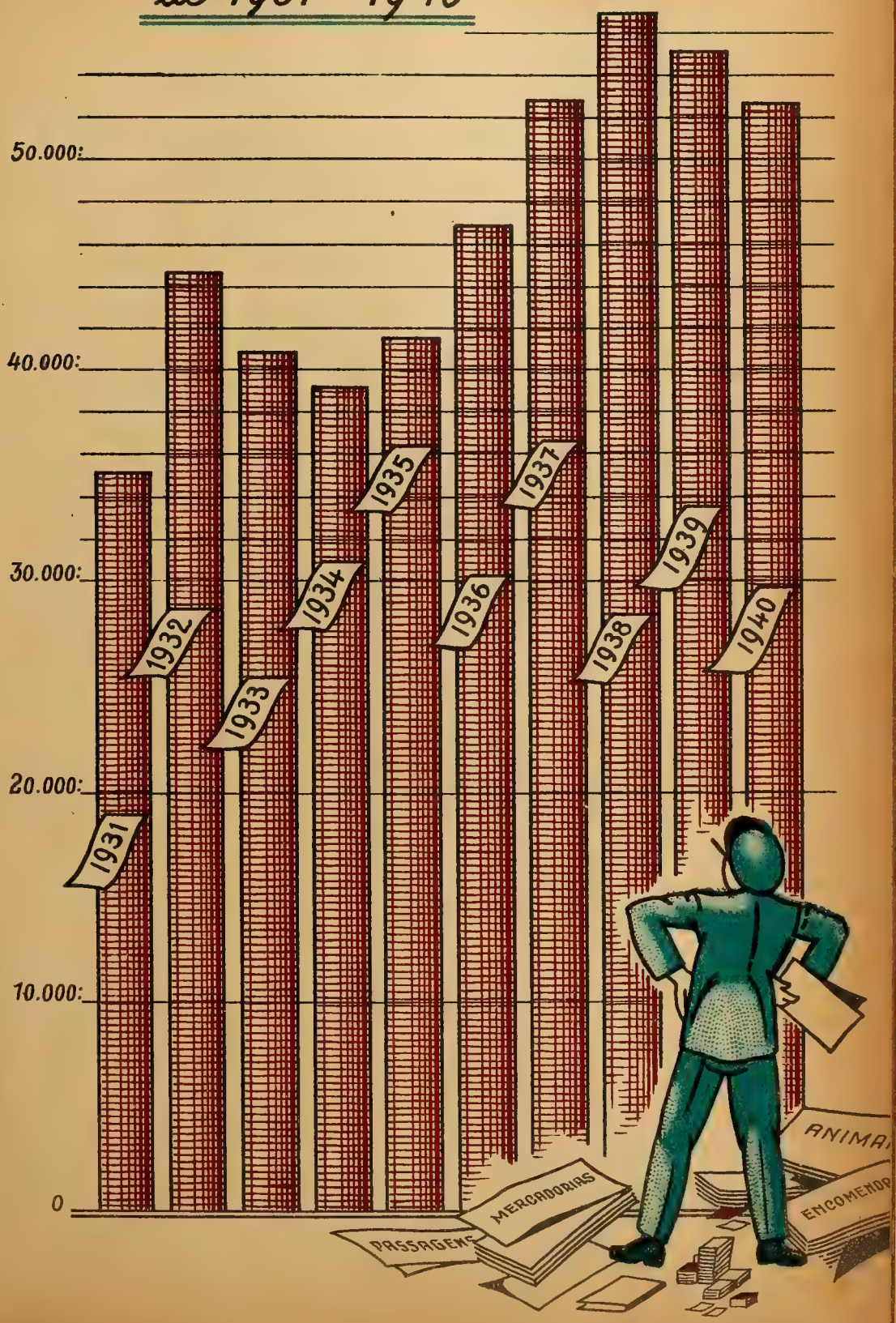
De março de 1931 a dezembro de 1940, as férias arrecadadas pelas estações montam em Rs. - - - - - - - - - 462.419:343$000, e os números indices correspondentes a essas férias anuais, são os seguintes:

1931 - - - - - - - - - - -	85
1932 - - - - - - - - - - -	106
1933 - - - - - - - - - - -	97
1934 - - - - - - - - - - -	92
1935 - - - - - - - - - - -	100
1936 - - - - - - - - - - -	110
1937 - - - - - - - - - - -	126
1938 - - - - - - - - - - -	136
1939 - - - - - - - - - - -	131
1940 - - - - - - - - - - -	125

EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL

Conforme tivemos oportunidade de expôr a V. Excia., no início deste Relatorio, as estradas componentes da Rêde, ao serem arrendadas pelo Estado, achavam-se em lastimavel estado de conservação, completamente desaparelhadas e viviam no regime deficitario. Tornou-se necessario que o Estado invertesse nelas consideraveis somas para melhorá-las. E, como era natural, sómente depois que a Rêde apresentasse um serviço de transporte eficiente, feito com rapidez e segurança, capaz de captar a confiança do público, e oferecesse um plano tarifario convenientemente elaborado para atender às suas

Receita das Estações
de 1931 - 1940



necessidades e às do público, é que poderia fazer descer a escala dos deficits, procurando eliminá-los mesmo.

Graças à melhoria de todos os seus serviços, e à dedicação de todo o seu pessoal, no sentido de diminuir as despêsas e de apurar todas as receitas que lhe eram devidas pelos serviços de transportes, inclusive frete de obras novas, podemos apresentar a V. Excia., no exercício de 1940, um deficit de custeio que é o menor verificado desde a organização da Rêde, em 1931.

Renda industrial em 1940 -	59.656:266$357
Despesas de custeio - - - -	61.307:978$156
Deficit - - - - - - - - - -	1.651:711$799

RENDA INDUSTRIAL

Damos, em seguida, um quadro demonstrativo da renda industrial, em 1940, comparativamente com a de 1939, e discriminadamente:

DESIGNAÇÃO	1939	1940
Receita dos Transportes		
Passageiros - - - - -	13.477:553$200	13.792:856$300
Encomendas - - - - -	3.040:054$900	3.156:967$300
Animais - - - - - - -	1.914:756$000	2.234:767$600
Mercadorias - - - - -	29.237:800$200	33.224:593$000
Percurso e estadia de carros e vagões	12:798$600	15:800$000
Receita complementar		
Armazenagem - - - -	121:673$800	122:329$500
Comissões - - - - - -	330:164$150	253:895$850
Receita acessoria		
Rádio, teleg. e telef.	156:139$100	165:514$950
Concessões - - - - - - -	37:957$000	69:983$300
A transportar - - -	48:328:896$950	53.036:707$800

Transporte - - - - -	48.328:896$950	53.036:707$800
Venda de material inservivel - - - - - -	42:716$800	175:547$100
Fornecimento de agua e energia elétrica -	9:445$100	10:073$600
Alugueis de propriedades - - - - - - - - -	35:598$300	37:467$700
Receitas diversas - -	6.114:948$900	6.396:470$157
Total das rendas	54.531:606$050	59.656:266$357

Verifica-se, pelos dados acima, que a renda industrial em 1940 superou a de 1939 em Rs. 5.124:660$307, correspondentes a mais de 9%.

DESPÊSA

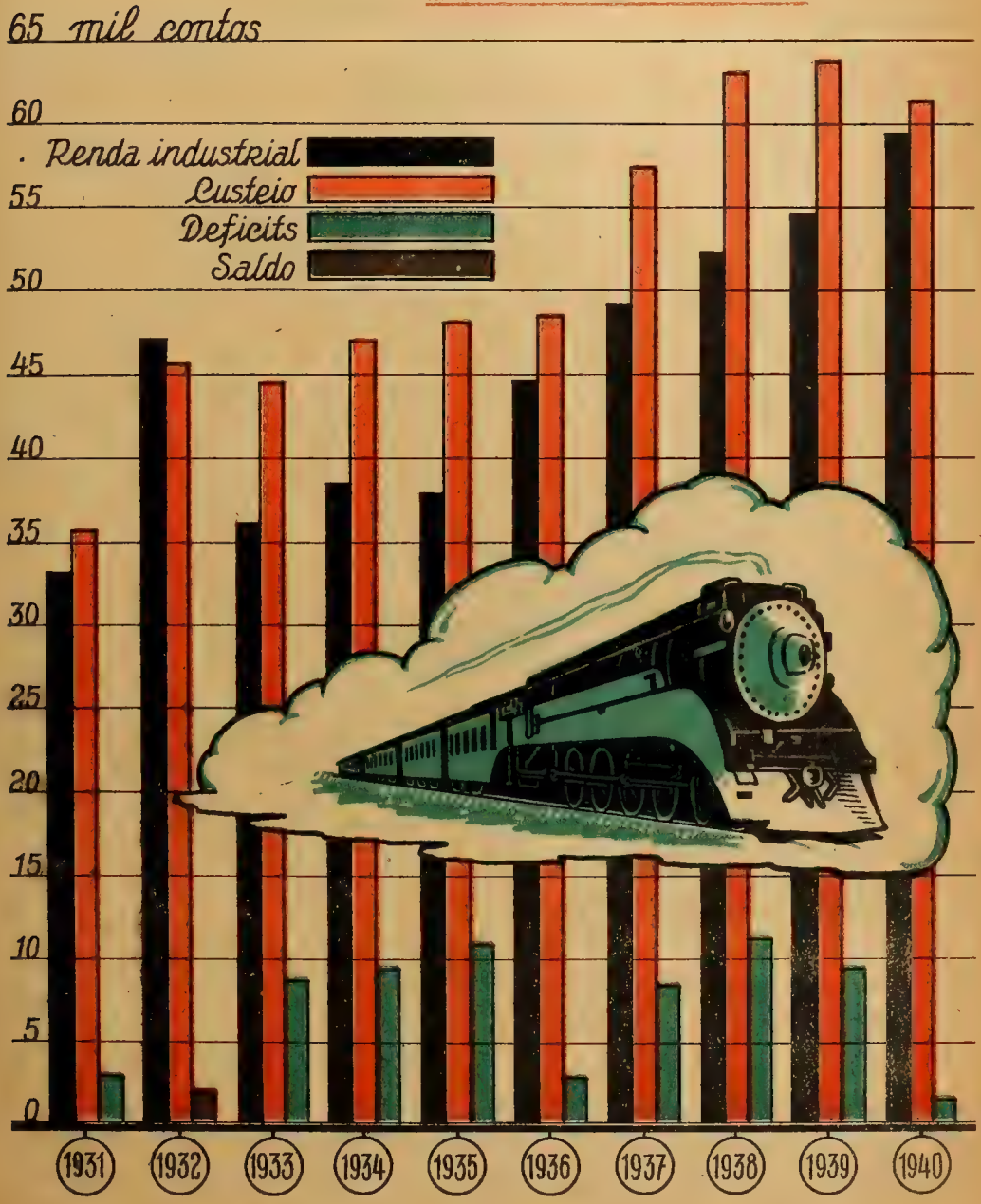
A despêsa de custeio em 1940 sofreu uma redução de Rs. 2.456:291$819 em relação à de 1939, como se vê pelos dados que se seguem, discriminadas as parcelas de *Pessoal, Material e Despêsas Diversas*:

Anos	*Pessoal*	*Material*	*Despêsas*	*Total*
1939 - -	37.371:504$151	23.268:000$150	3.124:765$674	63.764:269$975
1940 - -	37.095:342$121	20.973:566$617	3.239:069$418	61.307:978$156
Diferença em 1940	- 276.162$030	- 2.294:433$533	+ 114:303$744	- 2.456:291$819

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO DA RÊDE

Apresentamos, agora, um quadro demonstrativo dos resultados gerais de exploração industrial da Rêde Mineira de Viação, em um período de 10 anos, isto é, desde o início de sua organização:

Resultados gerais de Exploração industrial de 1931 - 1940



Anos	Deficits	Saldos
1931 - - - - -	2.514:350$759	$
1932 - - - - - -	$	1.661:944$781
1933 - - - - - -	8.486:844$852	$
1934 - - - - - -	9.025:639$324	$
1935 - - - - - -	10.040:173$100	$
1936 - - - - - -	3.235:744$878	$
1937 - - - - - -	8.054:717$616	$
1938 - - - - - -	10.598:773$542	$
1939 - - - - - -	9.232:663$925	$
1940 - - - - - -	1.651:711$799	$
TOTAL - -	61.178:675$014	1.661:944$781

TRANSPORTES POR CONTA DOS GOVERNOS

De acordo com as clausulas contratuais do arrendamento, a Rêde faz, gratuitamente, os seguintes transportes:

a) — malas do correio e seus condutores, o pessoal e material destinados ao serviço das linhas telegráficas de Minas;

b) — os colonos, imigrantes, assim reconhecidos oficialmente, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos agrícolas;

c) — as sementes, os adubos químicos e as plantas enviados por sociedades agrícolas, para serem gratuitamente distribuidos pelos lavradores.

Além disso, obrigou-se a fazer os seguintes abatimentos:

I — 50% de abatimento para:

a) — as munições de guerra, forças militares e respectivas bagagens, quando em serviço público;

b) — as autoridades e escoltas policiais e suas bagagens, quando em diligencia;

c) — os gêneros de qualquer natureza enviados pelo Govêrno da União ou dos Estados, para socorros, bem como os materiais destinados a obras públicas de águas e exgôtos, ou as instalações hidro-elétricas, de aplicação a qualquer das indústrias agrícolas, mineira e pastoril, realizadas pelos poderes publicos.

II — 15% de abatimento:

Todos os demais transportes, quando concedidos à requisição do Govêrno Federal ou Estadual, teem o abatimento de 15%.

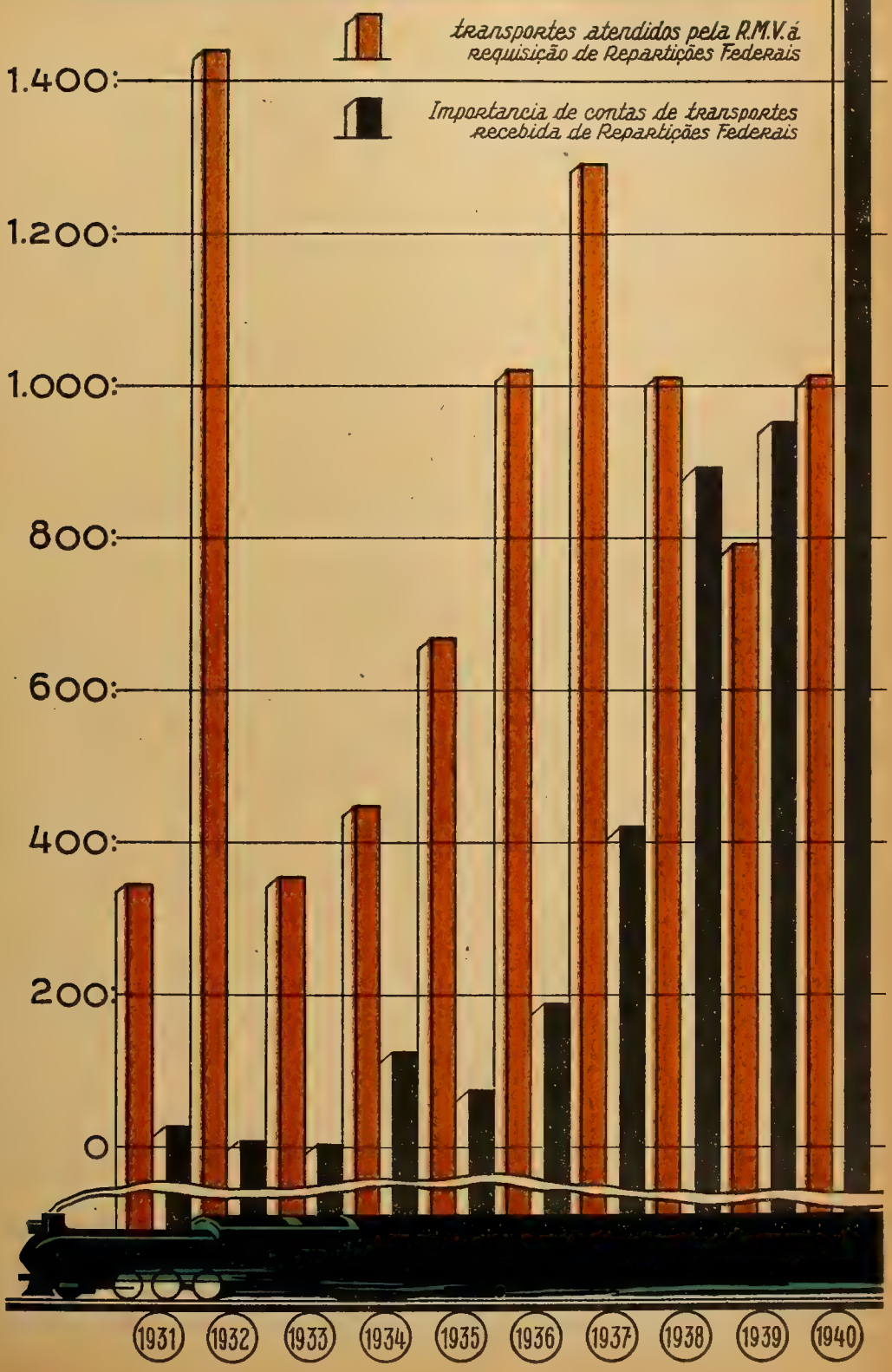
Como vê V. Excia., a Rêde está sobrecarregada de obrigações bem onerosas, para atender aos transportes requisitados pelos serviços públicos.

A Rêde Mineira de Viação é de propriedade da União e está arrendada ao Estado para explorá-la industrialmente, sendo que a renda líquida deverá ser dividida em partes iguais entre ambos, conforme dispõe a clausula VI do contrato.

Ora, se todos os Ministérios da União e Secretarias do Estado dispõem de verbas orçamentárias para o custeio dos seus serviços, seria mais justo e equitativo que as estradas do Govêrno, que também pesam em orçamentos públicos, cobrassem dessas repartições os fretes sem qualquer abatimento, porque não se compreende que umas repartições queiram fazer economia gravando outras que igualmente oneram os cofres públicos.

Tomamos a liberdade, pois, de sugerir a V. Excia. que na revisão do contrato da Rêde, a celebrar-se com a União, sejam suprimidos esses abatimentos que tanto diminuem as rendas da Estrada.

Contas de transportes



TRANSPORTE POR CONTA DO GOVÊRNO FEDERAL

Esta Rêde tem atendido, com a máxima presteza, a todos os transportes requisitados pelo Govêrno Federal, principalmente os militares.

As contas teem sido apresentadas regularmente às diversas repartições federais; mas, devido a várias circunstancias, entre as quais as exigencias regulamentares a que estão sujeitas, a falta de verbas orçamentárias e, principalmente, a impossibilidade de serem pagas dentro do exercício financeiro, teem caido em exercícios findos, o que tem dificultado, sobremodo, o seu recebimento.

A partir de 1937, a Administração da Rêde tem tomado várias providencias no sentido de intensificar o recebimento dessas contas, mas, infelizmente, ainda não foi possível normalizar a situação.

Pelos dados que se seguem, verifica-se que a Rêde, a partir de 1931, efetuou transportes por conta do Govêrno Federal no valor de Rs. 8.501:490$667, tendo recebido apenas a importancia de 4.221:062$661, ou sejam, aproximadamente, 50%.

Exercício	Transportes requisitados	Transporte pago
1931	340:647$563	20:418$449
1932	1.481:360$500	4:095$412
1933	352:360$500	366$600
1934	447:862$300	125:015$600
1935	667:348$300	77:539$600
1936	1.017:964$200	199:396$300
1937	1.291:446$700	407:256$600
1938	1.003:807$900	891:463$800
1939	793:154$700	950:138$800
1940	1.105:538$004	1.545:371$500
TOTAL:	8.501:490$667	4.221:062$661

Na parcela correspondente ao ano de 1932, não estão computadas as importancias dos transportes militares feitos pela Rêde, porque foram elas recebidas diretamente pela Secretaria das Finanças.

TRANSPORTES POR CONTA DO GOVERNO ESTADUAL

Os transportes requisitados pelas Secretarias do Estado teem sido também atendidos prontamente. Em virtude do contrato que a Rêde tem com o Estado, para a arrecadação dos impostos, as contas de transportes são liquidadas imediatamente, por encontro de contas.

Seguem dados demonstrativos dos transportes requisitados pelo Estado, a partir de 1931:

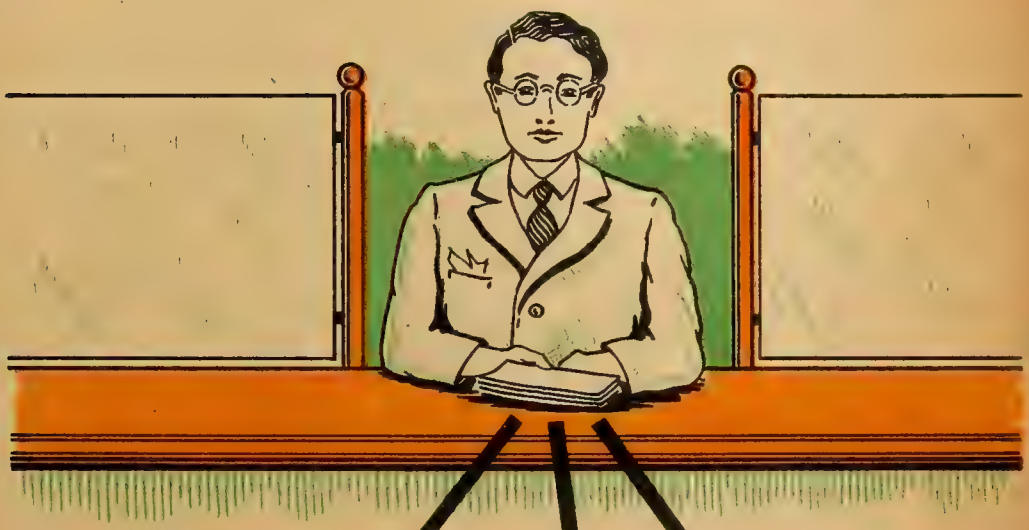
Exercício	Transportes requisitados
1931	924:726$437
1932	704:025$490
1933	1.118:525$950
1934	1.116:416$250
1935	922:427$800
1936	1.273:721$800
1937	1.925:581$100
1938	2.332:075$200
1939	2.358:098$600
1940	3.433:245$300
TOTAL	16.108:843$927

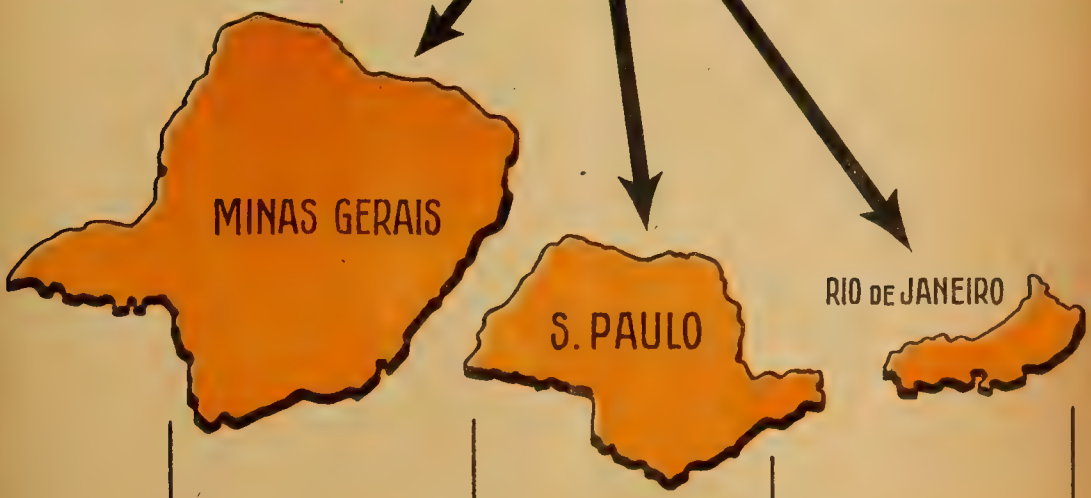
CONTA DE CAPITAL

Foram as seguintes as despesas referentes à Conta de Capital, escrituradas durante o exercício de 1940:

Impostos arrecadados

para os Estados de 1938 a 1940





1938	6.558:977$400	718$000	49:841$600
1939	4.884:178$400	191$500	57:033$600
1940	4.100:694$700	31$000	34:142$300

Construção da Linha de Patrocínio - -	2.076:334$100
Serviços da Eletrificação - - - - - - - -	512:260$000
Soma - - - - - - - - - - - - - - - -	2.588:594$100

Além dessas despêsas, foram, em 1940, realizadas outras, com autorização do Governo Federal, à Conta de Capital, na importância de 787:284$500. Tais despêsas se referem à construção de 8 carros dormitórios, 10 carros de passageiros, 50 pranchas Q.C. e 80 vagões K.C., além de um aumento nas oficinas de Divinópolis.

TOMADA DE CONTAS

Logo que assumimos a direção da Estrada, tomamos as necessárias providências para que fossem feitas as prestações de contas do Governo Federal, pois até essa época só tinham sido feitas as tomadas de contas relativas aos exercícios de 1931 e 1932, como se vê no quadro seguinte:

T. de contas do 1.º sem. de 1931 — Realizada em 1935
T. de contas do 2.º sem. de 1931 — Realizada em 1935
T. de contas do 1.º sem. de 1932 — Realizada em 1937
T. de contas do 2.º sem. de 1932 — Realizada em 1937
T. de contas do 1.º sem. de 1933 — Realizada em 1938
T. de contas do 2.º sem. de 1933 — Realizada em 1938
T. de contas do 1.º sem. de 1934 — Realizada em 1938
T. de contas do 2.º sem. de 1934 — Realizada em 1938
T. de contas do 1.º sem. de 1935 — Realizada em 1938
T. de contas do 2.º sem. de 1935 — Realizada em 1938
T. de contas do 1.º sem. de 1936 — Realizada em 1938
T. de contas do 2.º sem. de 1936 — Realizada em 1938
T. de contas do 1.º sem. de 1937 — Realizada em 1939
T. de contas do 2.º sem. de 1937 — Realizada em 1940
T. de contas do 1.º sem. de 1938 — Realizada em 1940

O PROBLEMA DO COMBUSTIVEL — REFLORESTAMENTO

Conforme tivémos ocasião de expôr a V. Excia., no relatório do ano passado, a Administração da Rêde está vivamente empenhada em diminuir as despêsas com a verba de combustivel.

Para se conseguir êsse objetivo, a principal medida é a diminuição e, si possivel, a eliminação do emprêgo do carvão, com a consequente elevação da aquisição de lenha e severa fiscalização no consumo do combustivel.

Apontamos os dados seguintes, referentes aos dois últimos anos:

1939:			
Lenha - - - - - - - - - -	659,921ms3	—	5.070:722$726
Carvão estrangeiro -	21.213 tons.	—	4.785:556$000
Carvão nacional - - -	7.130 "	—	832:710$000
			10.688:988$726
1940:			
Lenha - - - - - - - - - -	726,334ms3	—	6.304:674$200
Carvão estrangeiro -	10.101 tons.	—	2.431:490$000
Carvão nacional - - -	3.226 "	—	392:303$000
			9.128:467$200

Em 1940, conseguimos melhorar bem a situação, em relação ao ano de 1939.

Foram queimados mais — 66.413 metros cúbicos de lenha e menos 15.016 toneladas de carvão estrangeiro e nacional. Houve uma redução de 53% na quantidade de toneladas de carvão consumido, ou seja uma diminuição, na verba de combustivel, da importância pe Rs. ..... 1.560:521$526.

Ainda não nos foi possível conseguir a eliminação do emprêgo do carvão, porque a lenha nas margens da linha da Rêde está encarecendo e não temos podido adquirí-la com o pagamento à vista.

Estamos no regime de contratos com fornecedores que teem exclusividade de fornecimento em determinados trechos e estamos estudando a possibilidade de adotar outro sistema que possa excluir os intermediários, tornando o fornecimento livre; mas, para isso, é necessário, em primeiro lugar, obter os recursos financeiros indispensáveis.

Qualquer, porém, que seja o modo de aquisição de lenha, essa será sempre de dificil obtenção, uma vez que as florestas próximas às margens da linha estão rareando cada vez mais.

Urge, pois, que a Rêde, a exemplo de outras ferrovias brasileiras, ataque resolutamente o problema do Reflorestamento para, em futuro próximo, obter não só a lenha de que precisa, mas ainda os dormentes e a madeira indispensáveis ao seu consumo.

Uma comissão de engenheiros da Rêde, constituida pelos Snrs. Alexandre Rangel Belfort de Matos e Carlos Mendes, nomeada por esta Diretoria, colheu todos os elementos necessários para o estudo em questão, e, em bem elaborado relatório, focalizou os vários aspéctos do assunto e indicou as diretrizes que a Rêde deverá tomar para solucionar o problema.

Transcrevemos, em seguida, um trecho dêsse relatório:

> "Como se vê pelo já exposto, a plantação de 63.000.000 pés de eucaliptus, não só resolve o problema de combustivel, maior verba do orçamento da Rêde, logo após a verba de pessoal, como também proporcionar-lhe-á uma grande redução na mesma verba.

A criação dos hôrtos florestais deve obedecer, em sua distribuição pelas diferentes zonas de nossos 4.000 Klms. de linha, ao critério do consumo provavel de combustivel da respectiva zona.

Nos últimos dois semestres, isto é, de 1-VII-39 a 30-VI-40, o consumo de combustivel por depósito, convertido o carvão nacional e estrangeiro em lenha, foi, segundo dados fornecidos pelo Departamento de Transportes, o seguinte:

Ibiá - - - - - - - - - - - - -	130.062	ms3
São João del Rei - - - - -	39.797	"
Divinópolis - - - - - - - -	202.063	"
Barra Mansa - - - - - - -	49.655	"
Rib. Vermelho - - - - - -	115.336	"
Barra do Piraí - - - - - -	48.701	"
Passa Quatro - - - - - - -	59.713	"
Soledade - - - - - - - - - -	45.844	"
Itajubá - - - - - - - - - - - -	83.733	"
Três Corações - - - - - - -	132.893	"
TOTAL - - - - - - - - -	907.797	"

Consideramos um consumo provavel para o futuro de 1.500.000 ms3 de lenha, o que julgamos razoavel, uma vez que o tráfego foi nesses últimos 2 semestres inferior ao de épocas anteriores, e além disso, há a considerar o provavel crescimento do tráfego, dado o aumento de população da zona e o seu natural desenvolvimento econômico.

Assim armadas as proporções, considerando-se o plantío de 10.000 árvores por alqueire, chegaremos à conclusão de serem necessárias as seguintes áreas em cada uma das zonas acima discriminadas:

Ibiá - - - - - - -	840	alqueires	(48.400 ms3)
São João - - -	270	"	
Divinópolis - -	1.300	"	
Barra Mansa -	320	"	
R. Vermelho -	730	"	
A transportar - -	3.460	"	

Transporte - - - -	3.460	alqueires
Barra do Piraí	320	"
Passa Quatro -	400	"
Soledade - - - -	350	"
Itajubá - - - -	350	"
Três Corações	840	"
TOTAL - - -	5.720	"

E' claro que tais áreas podem e mesmo devem ser adquiridas em parcelas, situadas de preferência nas visinhanças dos depósitos e das estações que constituem pontos forçados de reabastecimento de locomotivas".

Submetí êsse relatório dos engenheiros da Rêde à apreciação de um agrônomo especializado do Ministério da Agricultura — Dr. Dirceu Duarte Braga — que expontânea e graciosamente se havia prontificado a colaborar com a Rêde no sentido de tornar efetiva a instalação de um Serviço Florestal.

Elaborou êle um plano para ser executado em sete anos, e alvitrou a idéia de se fazer o arrendamento dos terrenos com opção de compra, por ser menos dispendioso, no início de sua execução, tendo apresentado o seguinte orçamento:

"Dentro dêsse programa, vejamos o orçamento para o primeiro ano de trabalho, o qual, uma vez aprovado, deverá ser imediatamente atacado na parte relativa à aquisição de sementes e construção de sementeiras.

PLANO

Arrendamento de 600 alqueires a 80$000 -		48:000$000
Extinção de formigas -		15:000$000
Construção de 6 sementeiras a 1:000$000 -	6:000$000	
A transportar - - - - -	6:000$000	63:000$000

Transporte - - - - - -	6:000$000	63:000$000
Sementes, 100 quilos -		6:000$000
Adubos e estêrco - - - -		10:000$000
Construção de 6 viveiros a 8:000$000 - - -	48:000$000	
Inseticidas - - - - - - - - -		5:000$000
Serviços de repicagem		5:000$000
Aquisição de animais -	24:000$000	
Aquisição de 2 tratores a óleo - - - - - - - - - -	90:000$000	
Arados e grades - - - -	20:000$000	
Preparo do sólo de 100 alqueires (aradura e gradagem) a 150$ por alqueire - - - - -		15:000$000
Alinhamento e covação, iniciando o trabalho com sulcador mecânico e terminando a enxada - - - - - -		60:000$000
Cuidados culturais - -		15:000$000
Replantas - - - - - - - - -		10:000$000
Administração:		
6 encarregados de fazenda a 8:000$000 -		48:000$000
Operários - - - - - - - - -		20:000$000
Material de expediente		15:000$000
Imprevistos - - - - - - -		10:000$000
Diárias - - - - - - - - - -		20:000$000
Conservação das casas de operários - - - - -		15:000$000
Cêrca - - - - - - - - - - -	10:000$000	
Totais - - - - - - -	198:000$000	317:000$000
Total Geral - - - -	515:000$000	

No presente orçamento cumpre notar que várias despêsas serão levadas à conta de capital, como aquisição de máquinas, tratores, animais e instalações diversas. Pode-se, pois, admitir a despêsa, em

globo, de Rs. 500:000$000 por milhão de eucaliptus plantados — com absoluta segurança — contra uma renda provavel de 300.000 ms3 a 8$000 — ..... 2.400:000$000, — dos quais, deduzidos o plantio e despêsas culturais e corte, à razão de 3$000 por m3, deve haver, aproximadamente, 1.000:000$000 de lucro líquido, sem se considerar o aumento do preço da lenha daqui a 7 anos".

A' vista das grandes economias que advirão para a Rêde, é pensamento desta Diretoria dar início, no próximo ano, ao serviço de Reflorestamento, esperando contar com a colaboração indispensavel da Secretaria da Agricultura.

APARELHAMENTO DA ESTRADA

Embora a Rêde ainda não tenha sido contemplada pelo Govêrno Federal com o auxílio de 220 mil contos que lhe foi pedido em ofício n.º 1.748/IF, de 18 de setembro, dirigido ao Exmo. Sr. Ministro da Viação, à semelhança do que já foi feito com a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, com a Leopoldina Railway e com a Great Western, temos empregado todos os meios ao nosso alcance para reaparelhar êsse próprio nacional, dentro dos limitados recursos que nos oferece a taxa de 10% sôbre as tarifas, e com os adeantamentos que o Estado tem feito a êsse Fundo.

NA LINHA

Prosseguiu o lastramento da linha, com pedra britada, tendo sido lastrada, em 1940, a extensão de 81 quilômetros e 277 metros.

Foram construidos vários quilômetros de cêrca, muros, boeiros, pontilhões e pequenos edifícios, como se pó-

de vêr pelo Relatório do Chefe do Departamento da Linha, constante dêste volume.

NAS OFICINAS

Tiveram prosseguimento, com a mesma intensidade dos anos anteriores, a reparação e a construção do material rodante. Apenas citamos o que se realizou na parte de construções.

Os demais elementos serão encontrados no Relatório anexo, do Departamento da Locomoção.

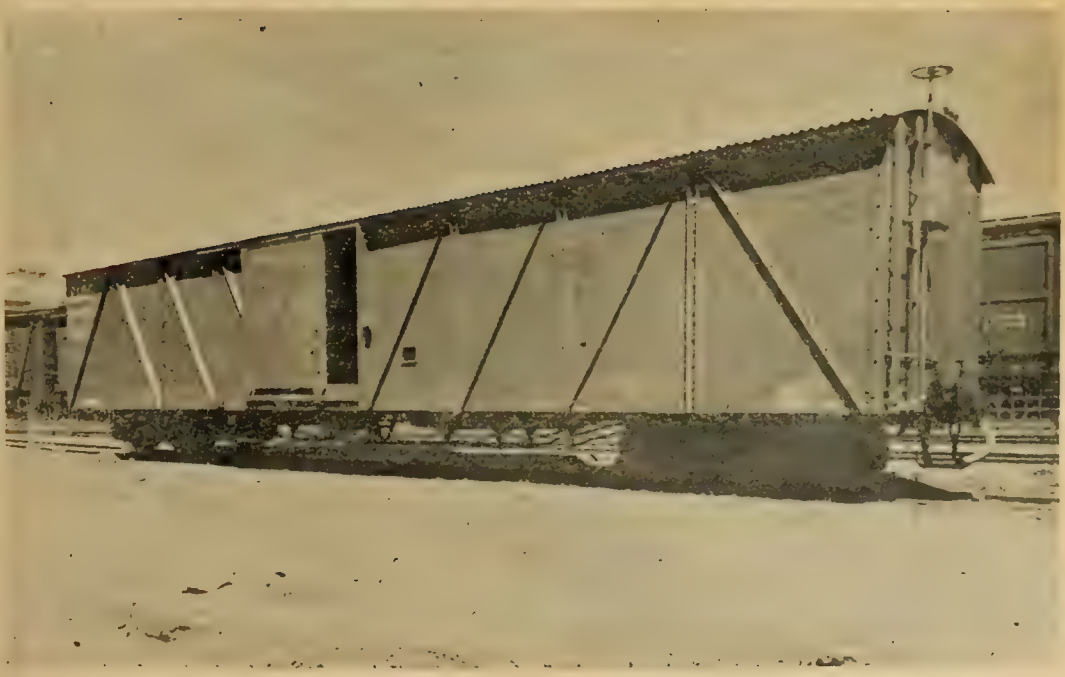
Em 1940 foram construidos 5 carros de passageiros, sendo um de 1.ª classe e quatro dormitórios; 95 vagões, sendo 29 fechados, 26 gaiolas e 40 pranchas. Foi aumentada a lotação de 104 vagões de 18, 20 e 24 para 24 e 30 toneladas, em um total de 436 toneladas, o que corresponde à aquisição de 21 vagões de 20 toneladas.

Nos três últimos anos, a Rêde construiu 81 vagões fechados, com a capacidade de 2.436 toneladas, 5 carros de passageiros, 26 gaiolas para o transporte de bovinos e 40 pranchas. Ainda mais: aumentou a capacidade de lotação dos vagões existentes, em um total de 2.172 toneladas.

Só em vagões, nos três últimos anos, sem fazer qualquer aquisição, adquirimos, com os serviços das oficinas, uma tonelagem nova de 5.832 t., correspondentes a 291 vagões, sendo 196 fechados, de 20 toneladas, e 95 diversos, também de 20 toneladas.

Além dêsse aumento de tonelagem de vagões oferecidos ao público, os vagões teem sofrido melhoramentos tendentes a evitar incêndios e goteiras. Em 1939 foram forrados os tétos de 180 vagões fechados e em 1940 de mais 95.

Muro de arrimo no Km. 31,378 (60ms. x 2m,5)
Linha de Angra - 1.ª Residencia



Vagão VF, construido, em 1940, nas Oficinas de Divinópolis — Lotação 36.000 quilos

ANO	CONST. VAGÕES	TONS.	TRANSF. VAGÕES	TONS.	TOT. GERAL	VAGÕES CORRESP. A 20 t
	VAGÕES FECHADOS					
1938	30 de 30	900	130 de 20 p.ª 24	520	1 420 t	71
1939	22 " 30	660	164 de 20 p.ª 24	656	1 316 "	65,8
1940	28 " 30	840	78 de 20 p.ª 24	312	1 152 "	57,6
1940	1 " 36	36	—	—	36 "	1,8
					3 924 t	196,2
	VAGÕES ABERTOS E OUTROS					
1938			32 de 20 p.ª 24	128	128 t	6,4
1939	2 de 18	36	75 de 20 p.ª 24 e 30	432	468 "	23,4
1940	66 " 18	1 188	26 de 20 p.ª 24 e 30	124	1 312 "	65,6
					1 908 t	95,4

As nossas composições de carros de passageiros teem merecido especial atenção de nossa parte, para que sejam dotadas dos necessários requisitos de confôrto e de higiene. A partir de 1938, os carros de passageiros sofreram uma remodelação completa no seu mobiliário e nas suas instalações sanitárias. Foram dotados de vestíbulos e sanfonas: 16 carros em 1938, 6 em 1939 e 21 em 1940, de modo que o trânsito dos passageiros de um carro para outro pode ser feito sem perigo e comodamente.

Lubrificação de frisos de rodas — A partir de 1939, a Rêde, tendo verificado que eram satisfatórios os resul-

tados da experiência feita com o "Lubrificador Brasil", patente de um empregado da Rêde, Snr. Antônio Loureiro — que desprendidamente consentiu à Estrada utilizar-se de sua invenção, — iniciou nas suas oficinas, não só a confecção dêsses Lubrificadores, mas também a sua colocação nas locomotivas. Destinam-se êles a lubrificar os frisos das rodas das locomotivas, evitando os seus desgastes. Em 1939 foram colocados 64 aparelhos em 25 locomotivas; e em 1940, 262 aparelhos em 127 locomotivas.

Com essa providência, a economia no desgaste de aros das locomotivas tem sido extraordinariamente compensadora, verificando-se o mesmo no desgaste dos aros dos carros e vagões, com reflexo também no desgaste dos trilhos.

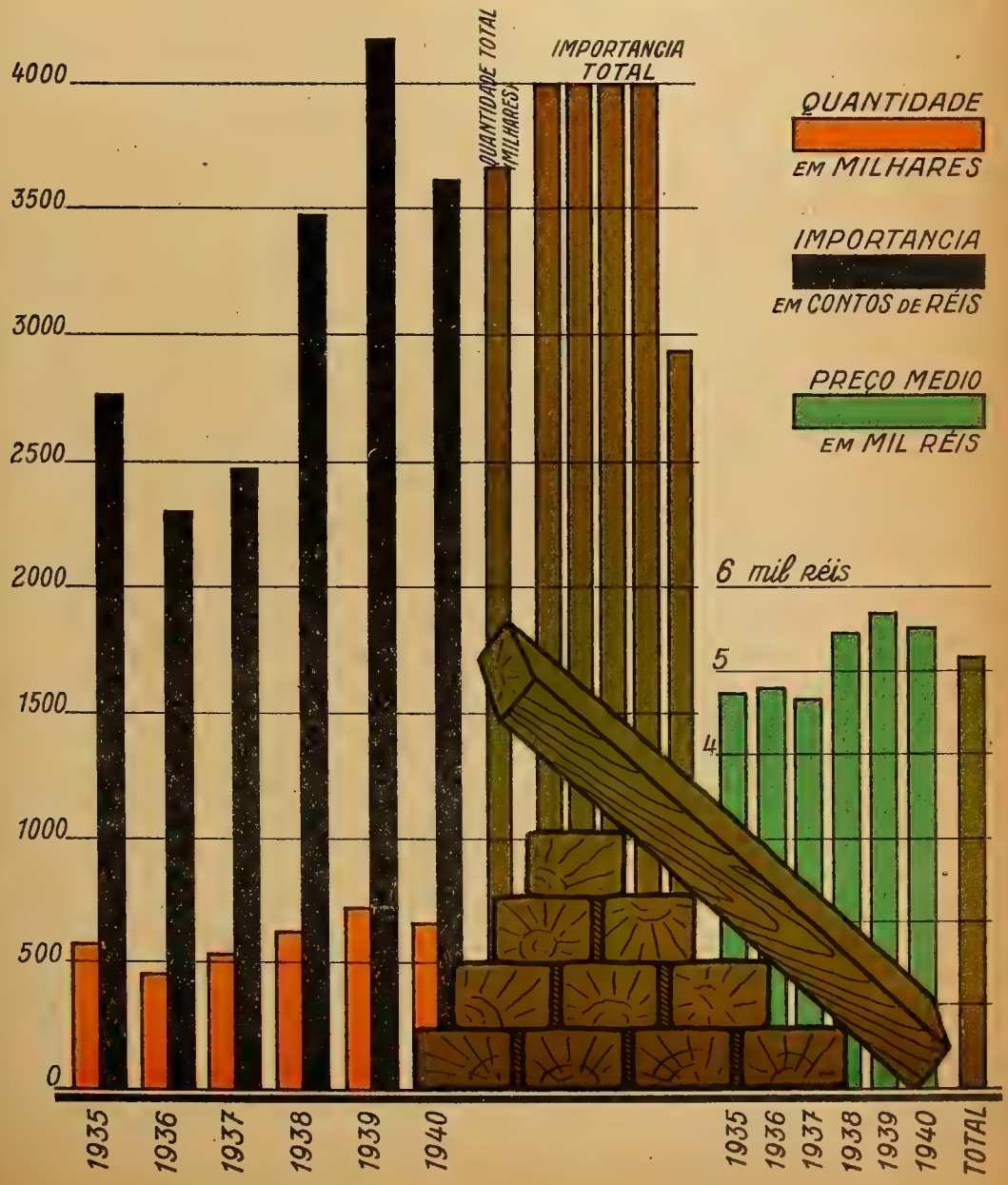
Fabricação de rodas de ferro fundido — Continuaram, nas oficinas de Divinópolis, os trabalhos de fabricação de rodas fundidas para vagões e os resultados são cada vez mais animadores. Já foram fundidas 416 rodas; e, logo que esteja concluida naquelas oficinas a instalação de uma grande fundição, a produção será de 100 rodas semanalmente, o que dará como resultado uma economia de cêrca de 1.500 contos de réis anualmente, com a não importação de aros.

CONSERVAÇÃO DA LINHA

Ao lado dêsses melhoramentos, não foi descuidada a conservação da Via Permanente. Embora a aquisição de dormentes se torne cada vez mais dificil, em consequência da escassez das matas nas margens das linhas, foram empregados 659.481 dormentes. A partir de 1935, o emprego de dormentes foi o seguinte:

Quadro demonstrativo da Aplicação de Dormentes

nos anos de 1935 a 1940



1935 - - - - - - - - - - -	580.737
1936 - - - - - - - - - - -	482.398
1937 - - - - - - - - - - -	528.603
1938 - - - - - - - - - - -	633.961
1939 - - - - - - - - - - -	724.389
1940 - - - - - - - - - - -	659.481
Total - - - - - - - -	3.609.569

INCÊNDIOS E AVARIAS

Em consequência mesmo das providências acertadas de melhorar as condições dos nossos vagões, dotando-os de tetos forrados e dispositivos nas portas, para impedir a entrada de fagulhas e água de chuvas, ao par de uma linha empedrada e bem conservada, a segurança dos transportes tem sido realmente surpreendente. Os incêndios nas mercadorias transportadas pela Rêde diminuiram de 346, no valôr de 283:623$500, para 111, no valôr de 91:842$600 — e as avarias passaram de 188, no valôr de 67:802$400, para 121, na importância de Rs. ..... 43:567$000.

Para melhor esclarecimento, apresento os seguintes dados:

Anos	*Incêndios*		*Avarias*	
	Quant.	Importancia	Quant.	Importancia
1930	183	100:274$516	18	14:030$896
1931	164	107:075$068	46	26:232$685
1932	308	211:434$704	71	45:459$579
1933	380	229:065$838	94	37:330$294
1934	411	228:940$201	81	40:174$573
1935	436	232:249$842	186	116:413$842
1936	288	164:853$800	151	69:383$643

1937	480	374:941$100	148	91:718$100
1938	334	334:566$400	184	102:806$300
1939	346	283:623$500	188	67:802$400
1940	111	91:842$600	121	43:567$600

CONCLUSÃO

São estas, Snr. Governador, as principais realizações da Rêde Mineira de Viação, em 1940. Os resultados obtidos são um estímulo para que prossigamos na tarefa que nos foi confiada por V. Excia. Si o Estado de Minas Gerais tem arcado com sacrifícios, realmente grandes, para transformar a nossa principal ferrovia em um instrumento propulsor da economia mineira e mesmo da economia nacional, êsses sacrifícios estão sendo fartamente compensados pelo surto econômico que presentemente se verifica nas zonas do Triângulo, do Oeste e do Sul de Minas.

Os produtores podem dedicar-se inteiramente aos seus negócios, ampliando a produção das suas indústrias e das suas lavouras, porque teem a certeza de que contam com um transporte seguro, rápido e eficiente. Além disso, como sabemos que as zonas percorridas pelas linhas da nossa Estrada são, em sua grande maioria, de povoação escassa e pouca produção, temos tido o cuidado de não aumentar demasiadamente as nossas tarifas. E' evidente que, à vista da carestia geral, principalmente no que se refere ao material ferroviário, as tarifas terão que ser majoradas, para que a Estrada possa obter recursos para continuar a manter regularmente o seu tráfego, mas sempre o faremos animados do propósito de não entravar o surto econômico do Estado.

Ao terminarmos êste Relatório, temos a satisfação

de dizer a V. Excia. que os Chefes de Serviço e todo o pessoal da Estrada trabalharam com dedicação e empregaram todos os seus esforços em pról da melhoria dos nossos serviços.

Pelas inequívocas provas de confiança e de estímulo com que V. Excia. nos tem distinguido, deixamos aqui consignado o nosso reconhecimento.

E é graças a essa confiança e a êsse estímulo, que temos conseguido obter resultados tão auspiciosos na exploração de uma das principais vias férreas do País.

Belo Horizonte, Outubro de 1941.

DERMEVAL JOSÉ PIMENTA
Diretor

REPARTIÇÕES AUXILIARES DA DIRETORIA

Gabinete do Diretor

SR. DIRETOR

Os serviços a cargo deste Gabinete são desempenhados pelo Chefe do Gabinete e três auxiliares, um dos quais se incumbe dos trabalhos de datilografia.

A esta Chefia estão afetos os serviços de assinatura dos passes regulamentares destinados aos empregados de instituições de classe, despacho de processos, recepção e encaminhamento de pessôas que venham para tratar de negócios de seus interesses com essa Diretoria, bem como a representação oficial nas solenidades públicas ou particulares.

Os outros dois auxiliares se encarregam dos trabalhos relativos ao estudo e preparo de processos, coleta de informações para despachos, tomada do ponto do pessoal, extração dos passes afetos ao Gabinete e dos pedidos de materiais, preparo e organização de toda a correspondencia epistolar e telegrafica para a assinatura do Diretor e Chefe do Gabinete, além de outros serviços de que sejam incumbidos.

Damos, abaixo, um resumo de alguns serviços executados pelo Gabinete e que constam dos nossos registros:

MOVIMENTO DOS SERVIÇOS

Pedidos de materiais - - - - - - - - - - - - - - - - - -		45
Pedidos de materiais de escritorio - - - - - -		25
		70
Telegramas de serviço (Telégrafo Nacional) - - -		207
Telegramas sociais (Telégrafo Nacional) - - - - -		122
Telegramas de serviço na Estrada - - - - - - - - - -		329
		658
Cartas e ofícios expedidos		
Pelo Diretor - - - - - - - - - - - - - - - - - -	965	
Pelo Chefe do Gabinete - - - - - - - - - - -	1.057	
além de inúmeras "Notas de Gabinete" de empregados que expõem as suas pretensões.		

Belo Horizonte, 15 de Fevereiro de 1941.

ELBERT PIMENTA
Chefe do Gabinete

SR. DIRETOR

Tenho o prazer de apresentar-vos a demonstração dos serviços executados nesta Secretaria, durante o ano de 1940.

Foram os seguintes os serviços realizados durante o ano de 1940, comparados com os de 1939:

EXPEDIENTE DA DIRETORIA

Discriminação	1939	1940	Diferença
Ofícios a diversos - - - - - - -	1921	809	- 1112
Ofícios à Inspetoria Federal das Estradas - - - - - - -	2048	734	- 1314
Papeletas aos Departamentos - - - - - - - - - - - - - - -	555	365	- 190
Ordens de serviço - - - - -	15	20	+ 5
Circulares - - - - - - - - - - - -	10	1	- 9
Total - - - - - - - - - -	4549	1929	- 2620

EXPEDIENTE DO SECRETÁRIO

Discriminação	1939	1940	Diferença
Papeletas:			
a diversos - - - - - - - - - -	4911	8031	+3120
sôbre aposentadorias - - - -	1704	1880	+ 176
sôbre posse e quitação com o serviço militar - - - - - -	4833	496	- 4337
Total - - - - - - - - - -	11448	10407	- 1041

MOVIMENTO DOS PROTOCOLOS

Discriminação	1939	1940	Diferença
Processos internos - - - - -	7625	8981	+1356
Ofícios de repartições e requerimentos de particulares - - - - - - - - - - - - -	3143	3006	- 137
Requerimentos de empregados - - - - - - - - - - - - -	2615	2942	+ 327
Cartas - - - - - - - - - - - - -	2196	2883	+ 687
Contas - - - - - - - - - - - - -	952	499	- 453
Total - - - - - - - - - -	16531	18311	+1780

CERTIDÕES EXTRAIDAS

Discriminação	1939	1940	Diferença
Para empréstimo na Caixa de Aposentadoria e Pensões - - - - - - - - - - - - -	194	611	+ 417
Diversas - - - - - - - - - - -	145	173	+ 28
Total - - - - - - - - - - -	339	784	+ 445

PASSES LIVRES E REQUISIÇÕES

Discriminação	1939	1940	Diferença
Passes (carteirinhas) - - -	958	996	+ 38
Requisições de passes - - - -		249	
Requisições de transportes -		82	

TÊRMOS

Discriminação	1939	1940	Diferença
De posse - - - - - - - - - - - - -	2818	69	- 2749
De compromisso de naturalização - - - - - - - - - - - -	2	60	+ 58
Total - - - - - - - - - - -	2820	129	- 2691

PORTARIAS

Discriminação	1939	1940	Diferença
De nomeação, promoção e dispensa - - - - - - - - - - - -	180	427	+ 247
De inquérito - - - - - - - - - -	78	189	+ 111
Total - - - - - - - - - - -	258	616	+ 358

LICENÇAS

Discriminação	1939	1940	Diferença
Concedidas - - - - - - - - - - -	2530	2473	- 57

PARECERES JURIDICOS REGISTRADOS

Discriminação	1939	1940	Diferença
Pareceres catalogados - - -	148	158	+ 10

CONTRATOS E AJUSTES

Em 1939, foram celebrados 24 contratos e ajustes.

Durante o ano de 1940, êsse número se elevou a 34, ou sejam mais 10, como vereis pela discriminação abaixo:

1) — Em 17-1-1940, com o Dr. Ivan Ferreira, para o fornecimento de 3.000.000 de dormentes, no praso de 6 anos;
2) — Em 18-1-1940, com a Estrada de Ferro Petrolina a Terezina, para a cessão da locomotiva n.º 80;
3) — Em 22-1-1940, o termo de aditamento ao ajuste com o Sr. Vicente Greco, para o transporte de 666 sacos de café em grão;
4) — Em 23-2-1940, com a Mineração Geral do Brasil Ltda., para o transporte mínimo de 7.200 toneladas métricas de minério de manganês;
5) — Em 8-4-1940, com o Sr. Inácio Arnone, para o arrendamento de um cômodo anexo ao edifício da séde da Rêde, para o funcionamento de um café, destinado ao uso exclusivo do pessoal da Estrada;
6) — Em 10-4-1940, com o Sr. Francisco de Campos Figueira, para o fornecimento de 40.050 metros cúbicos de lenha;
7) — Em 10-4-1940, com o Sr. Francisco de Campos Figueira, para o fornecimento de 50.000 dormentes;
8) — Em 10-4-1940, com o sr. Ernani de Assis Figueiredo, para o fornecimento de 252.900 metros cúbicos de lenha;
9) — Em 14-4-1940, com o Sr. Ernani de Assis Figueiredo, para o fornecimento de 170.000 dormentes;
10) — Em 10-4-1940, com os Srs. J. Rabelo & Cia.,

para o fornecimento de 6.750 metros cúbicos de lenha;

11) — Em 11-4-1940, com o Sr. Francisco Pinto Valadares, para o fornecimento de 19.980 metros cúbicos de lenha;

12) — Em 11-4-1940, com o sr. Francisco Pinto Valadares, para o fornecimento de 30.000 dormentes;

13) — Em 15-4-1940, com os srs. Miguel Gontijo & Cia., para o fornecimento de 30.000 dormentes;

14) — Em 29-4-1940, com o Dr. Paulo Monteiro Machado, para o fornecimento de 199.800 metros cúbicos de lenha;

15) — Em 15-5-1940, com o Dr. Paulo Monteiro Machado, para o fornecimento de 170.000 dormentes;

16) — Em 27-6-1940, com a Companhia Telefônica Brasileira, para uso dos postes da Rêde;

17) — Em 1-6-1940, renovação de contrato com o Sr. Antônio Pinto Martins, como locador o Estado de Minas Gerais, representado no ato pelo Eng. Dermeval José Pimenta, Diretor da Rêde Mineira de Viação, devidamente autorizado pelo Sr. Governador do Estado, e como locatário o referido Sr. Antônio Pinto Martins;

18) — Em 20-6-1940, com o Sr. Dercílio Rodrigues Dias, para o fornecimento de 140.000 dormentes;

19) — Em 20-6-1940, com o Sr. Dercílio Rodrigues Dias, para o fornecimento de 30.000 dormentes;

20) — Em 21-6-1940, com o Sr. Dercílio Rodrigues Dias, para o fornecimento de 102.200 metros cúbicos de lenha;

21) — Em 21-6-1940, com o Sr. Dercílio Rodrigues Dias, para o fornecimento de 5.600 metros cúbicos de lenha;

22) — Em 6-7-1940, com o Sr. Antônio Adriano da Silva, para o arrendamento de um cômodo destinado à instalação de um bar na estação de Três Corações;

23) — Em 28-8-1940, com as Usinas Junqueira, para o transporte mínimo de 50.000 sacos de açúcar cristal bruto;

24) — Em 24-9-1940, com a "The Caloric Company", para efetuar por quinzena o pagamento dos fretes correspondentes ao transporte dos produtos do seu comércio.

25) — Em 25-9-940, com o Eng. Arésio Lopes Cançado, para o fornecimento de 15.000 dormentes;

26) — Em 30-9-1940, com a Companhia Usinas Nacionais, para o transporte mínimo de 72.000 sacos de açúcar bruto;

27) — Em 1-10-1940, com a S. A. Leon Israel & Cia., para o transporte de 50.000 sacas de café;

28) — Em 5-10-1940, o termo de transferência do contrato firmado com o Sr. Francisco Faleiro, arrendatário de um cômodo na estação de S. João del-Rei, onde funciona um "restaurante e bar", para o Sr. Amado José Vieira;

29) — Em 7-10-1940, o termo de aditamento ao ajuste firmado pelo Sr. Vitorino Jardim, concessionário do restaurante de Azurita;

30) — Em 9-10-1940, com a "Atlantic Refining Company of Brasil", para efetuar por quinzena o pagamento dos fretes correspondentes ao transporte dos produtos do seu comércio;

31) — Em 24-10-1940, com a Sociedade Anônima Ma-

galhães, para o transporte mínimo de 45.000 sacos de açúcar bruto;

32) — Em 5-11--1940, com a "Standard Oil Comp. of Brasil", para efetuar por quinzena o pagamento dos fretes correspondentes ao transporte dos produtos do seu comércio;

33) — Em 30-11-1940, com a Prefeitura de Dôres do Indaiá, para o transporte mínimo de 50 pranchas de areia comum;

34) — Em 7-12-1940, com o Eng. Augusto T. de Azevedo Antunes, para o transporte mínimo de 40.000 toneladas métricas de minério de ferro.

Belo Horizonte, 15 de Fevereiro de 1941.

Atenciosas saudações

JOSE' PINTO DA SILVA
Secretário

SR. DIRETOR

Tenho a satisfação de apresentar-vos, em resumo, o relato do que fez o Serviço Jurídico da Estrada, durante o ano de 1940:

I

A repartição continuou funcionando no Edifício Chagas Dória, instalada a principio no 4.º e, posteriormente, até o fim do ano, no 5.º andar.

II

Não houve, durante o ano, modificação no quadro do pessoal, continuando o funcionamento normal dos serviços com os seguintes advogados:

Dr. Silvio Marinho — Chefe.

Dr. Nelson Luiz Lage Mascarenhas — Advogado no Rio.

Dr. Alvaro Sancho Loureiro, que serviu apenas alguns mêses.

Dr. João Luiz de Carvalho, aux. adm. de 1.ª, funcionando como advogado.

III

Os serviços desempenhados por esta repartição, no

ano de 1940, podem ser resumidos nos seguintes dados numéricos:

1) *Pareceres jurídicos*:

a)	Emitidos pela Chefía	30
b)	Idem pelo Dr. Nelson L. L. Mascarenhas	92
c)	Idem pelo Dr. João Luiz de Carvalho	93
d)	Idem pelo Dr. Alvaro Sancho Loureiro	4

2) *Minutas de contratos*:

a)	Organizadas pela Chefía	0
b)	Idem pelo Dr. Nelson L. L. Mascarenhas	2
c)	Idem pelo Dr. João Luiz de Carvalho	4
d)	Idem pelo Dr. Alvaro Sancho Loureiro	0

3) *Viagens em serviço*:

a)	Pelo Chefe	3
b)	Pelo Dr. Nelson L. L. Mascarenhas	0
c)	Pelo Dr. Alvaro Sancho Loureiro	2
d)	Pelo Dr. João Luiz de Carvalho	4

IV

O Chefe dos Serviços, além dos pareceres que diretamente emitiu, visou e censurou quase todos os pareceres dados pelos seus auxiliares. O Dr. Nelson L. L. Mascarenhas continuou representando a Estrada junto ao Conselho Nacional do Trabalho.

V

O serviço de acidente do trabalho, graças ao louvável desejo vosso de vê-lo normalizado, tomou notável impulso, sendo movimentada, para solução final, a quase totalidade dos processos dessa natureza, que aquí se achavam.

VI

Foram expedidos, em 1940, 34 ofícios e registrados no Protocolo da repartição — 342 processos.

São êstes os principais fatos ocorridos no ano próximo findo que levo ao vosso conhecimento pelo presente relatório.

Belo Horizonte, 24 de abril de 1941.

Saudações

SILVIO MARINHO
Chefe do Serviço Jurídico

SR. DIRETOR

Passo às vossas mãos o quadro junto, do movimento do Serviço Sanitário, relativo ao ano de 1940.

Continuaram como auxiliares eficientes desta Chefía os meus distintos colegas Drs. Guilherme Halfeld e Adolfo Portela.

Belo Horizonte, 6 de abril de 1941.

Saudações

ALFREDO LIMA
Chefe do Serviço Sanitário

QUADRO DEMONSTRATIVO DE ATIVIDADES DO SERVIÇO SANITARIO DA R.M.V.

Inspeções de saúde:

	Primeira Inspeção	Re-inspeção	Total
Janeiro - - - - -	90	35	125
Fevereiro - - -	94	39	133
Março - - - - -	74	42	116
Abril - - - - - -	136	65	201
Maio - - - - - -	78	66	144
Junho - - - - - -	71	45	116
Julho - - - - - -	78	67	145
Agosto - - - - -	59	75	134
Setembro - - - -	54	60	114
Outubro - - - - -	52	63	115
Novembro - - -	89	80	169
Dezembro - - -	81	65	146
	956	702	1.658

Resultado de inspeções de saúde:

	Aptos	C. peq. capacidade	Em observação	Incapazes	Atestados de licença
Janeiro - - - -	79	5	1	21	19
Fevereiro - - -	83	5	2	20	23
Março - - - - -	67	4	2	25	18
Abril - - - - -	121	6	4	40	30
Maio - - - - - -	80	5	1	19	39
Junho - - - - -	77	4	1	14	20
Julho - - - - - -	89	4	2	10	40
Agosto - - - -	75	7	2	15	39
Setembro - - -	65	7	2	20	24
Outubro - - -	48	7	4	22	34
Novembro - -	100	7	1	30	31
Dezembro - - -	95	2	4	12	33
	971	63	26	248	350

Candidatos á emprego:

	Nº de examinados	Julgados incapazes
Janeiro - - - - - - - - -	88	17
Fevereiro - - - - - - -	92	18
Março - - - - - - - - -	73	18
Abril - - - - - - - - - -	131	32
Maio - - - - - - - - - -	70	13
Junho - - - - - - - - - -	68	11
Julho - - - - - - - - - -	75	6
Agosto - - - - - - - - -	58	9
Setembro - - - - - - - -	51	14
Outubro - - - - - - - -	48	16
Novembro - - - - - - -	83	20
Dezembro - - - - - - -	76	8
	913	182

Representação da Rêde no Rio

Os serviços da Representação da Rêde no Rio de Janeiro correram normalmente, durante o ano de 1940.

A' frente dos mesmos continuou o Engenheiro Silvio Alvares da Silva, secretariado pelo oficial de 1.ª classe Otávio Bertrand de Macêdo Fernandes.

A Representação efetuou, durante o exercício, os seguintes recebimentos:

Saldo das contas em tráfego mutuo - -	1.373:345$500
Venda de cadernetas quilométricas - -	51:400$000
Contas de ajustes de fretes - - - - - -	1.166:596$600
Recebimentos diversos - - - - - - - - -	2.518:499$000
SOMA - - - - - - - - - - - - -	5.109:841$100

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

SR. DIRETOR.

Em obediência ao Regulamento, tenho a honra de vos apresentar o Relatório dos principais serviços executados por êste Departamento, em 1940.

Durante o ano de 1940, serviram como: Chefe do Departamento — o Eng.º José Brêtas Bhering; Ajudante do Movimento — o Eng.º Lauro Paulo de Oliveira; Ajudante da Tração — Eng.º Silvio Magalhães Lustosa; Ajudante da Linha — Eng.º Waldemar Baêta Neves; Encarregado Geral do Movimento — o Sr. José Lazaro Zeringotha; Encarregado Geral do Telégrafo — o Sr. Manoel Lourenço da Costa; Encarregado Geral da Fiscalização — Sr. Carlos Alves Filgueiras; Chefe do Escritório Central do Departamento — o Sr. Alberto Rios; Chefe da 1.ª Divisão — Eng.º Armando Gouvêa; Inspetor da Tração e Estações da 1.ª Divisão — Eng.º Pedro de Magalhães Filho; Inspetor da Linha da 1.ª Divisão — o Eng.º Osvaldo de Barros; Encarregado do Movimento da 1.ª Divisão — o Sr. Modesto de Oliveira; Chefe do Escritório da 1.ª Divisão — o Sr. João Bento Alves; Chefe da 2.ª Divisão — o Eng.º Lucas Lopes; Inspetor da Tração e Estações da 2.ª Divisão — o Eng.º Lauro Melo Silva; Inspetor da Linha da 2.ª Divisão — o Eng.º Archimédes Manso Monteiro Bastos; Encarregado do Movimento da 2.ª Divisão —

o Sr. Hildebrando José Rodrigues; Chefe do Escritório da 2.ª Divisão — o Sr. Oscar de Paula Duarte; Chefe da 3.ª Divisão — o Eng.º Lincoln Moreira dos Santos Pena; Inspetor da Tração e Estações da 3.ª Divisão — Eng.º Augusto de Morais Brito Conde; Inspetor da Linha da 3.ª Divisão — Eng.º Antônio Olinto Alves; Encarregado do Movimento da 3.ª Divisão — Sr. Antônio Musa; Chefe do Escritório da 3.ª Divisão — Sr. Geraldo da Silveira Mendes.

ESCRITÓRIO CENTRAL DO DEPARTAMENTO

Pelo Escritório Central dêste Departamento foram expedidos, durante o ano de 1940, 20.390 ofícios; e foram, no mesmo período, registrados 27.328 processos.

MOVIMENTO

Veranistas — Em 1940, foi de 36.725 o número de aquistas destinados às nossas estações de cura. Em 1939, êsse número atingiu a 32.659, havendo, pois, um acréscimo de 4.066 (quadro n.º TP-1).

O transporte de aquistas correu normalmente, embora fossem registradas algumas reclamações sôbre atraso, quase sempre procedentes da Central do Brasil.

O confôrto oferecido foi maior do que nos anos anteriores, graças aos melhoramentos introduzidos nos carros pelo Departamento da Locomoção.

Romeiros — O movimento de romeiros, em 1940, superou ao de 1939, em 7.247.

Em 1940, atingiu a 18.430 e em 1939, 11.283 romeiros (quadro n.º TP-2).

Agua Mineral — Durante o ano de 1940, foram transportadas 206.139 caixas de agua mineral, contra 284.980

Movimento de Veranistas de 1938-1940

em 1939, verificando-se uma diminuição de 78.841 caixas. Motivou êsse decréscimo o aumento de frete da Central do Brasil, que favoreceu a concorrência de caminhões pela rodovia Areias-Caxambú, recentemente inaugurada (quadro n.º TP-3).

Bovinos — Em 1940, foram transportados 80.940 bovinos e, em 1939, 77.885, havendo um acréscimo de 3.055 cabeças (quadro n.º TP-4).

O novo tipo de veículo estudado e construido pelo Departamento da Locomoção, com a capacidade para 25 bovinos, tornou êste transporte mais rápido e econômico.

Suinos — Foram transportados 80.080 suinos em 1940 e 86.248 em 1939, verificando-se a redução de ... 6.168 suinos (quadro n.º TP-4).

Cimento de Itaú — A Rêde Mineira de Viação, em 1939, firmou com a Companhia Cimento Portland Itaú um contrato para o transporte mínimo de 36.000 toneladas de cimento de sua fabricação, no praso de seis anos.

E de tal modo esta Estrada tem conduzido o ajuste, que nos dois anos de sua vigência já transportou cêrca de 80% do que tinha obrigação de transportar em seis anos.

Com efeito, em 1939 transportamos 329 e em 1940 844 vagões, num total de 1.173.

Considerando-se que cada vagão dos que se acham nesse serviço, por fôrça do mesmo contráto, comporta 24 toneladas de cimento, conclue-se que já transportamos, até 31 de Dezembro de 1940, 28.152 toneladas.

Café — Safra 40/41 — Início 1-8-40, término, 31-3-41. Café despachado durante a safra — 1.346.876 sacas, destinadas a Santos, Maritima, Angra dos Reis e D. N. C. (quadro n.º TP-5). No dia 5-4-1941, concluiu-se o transporte do café da safra 40/41.

Durante o ano de 1940, o movimento de café foi de

1.150.979 sacas e de 1.012.507, em 1939, registrando-se o acréscimo de 138.472 sacas.

O transporte de café e de mercadorias em geral foi grandemente beneficiado pelo aumento da capacidade dos vagões existentes, pela construção de novos e pela rapidez e eficiência da reparação e reconstrução dos veículos avariados. A situação premente dos transportes na Rêde exigia a aquisição imediata de fechados, medida que as condições financeiras da Estrada não permitiam. O Departamento da Locomoção, atendendo a essas circunstâncias, não só construiu novos vagões, como projetou e vem executando o aumento de capacidade dos existentes. De 1938 até 31-12-1940, êsse aumento de capacidade, inclusive os novos vagões, já atingia 2.821 unidades, ou sejam 141 vagões de 20 toneladas.

Acidentes — Em 1940, verificaram-se 1.018 acidentes de trens, inclusive 13 fracionamentos; em 1939, 1.287 e, em 1938, 1931 (quadro n.º TP-6).

Em consequência de acidentes ocorridos em 1940, faleceram 9 pessoas e 126 sofreram ferimentos; em 1939 faleceram 9 e 68 sofreram ferimentos.

Baldeação nos entroncamentos — O movimento de baldeação nas Estações de entroncamento, consta do quadro n.º TP-7.

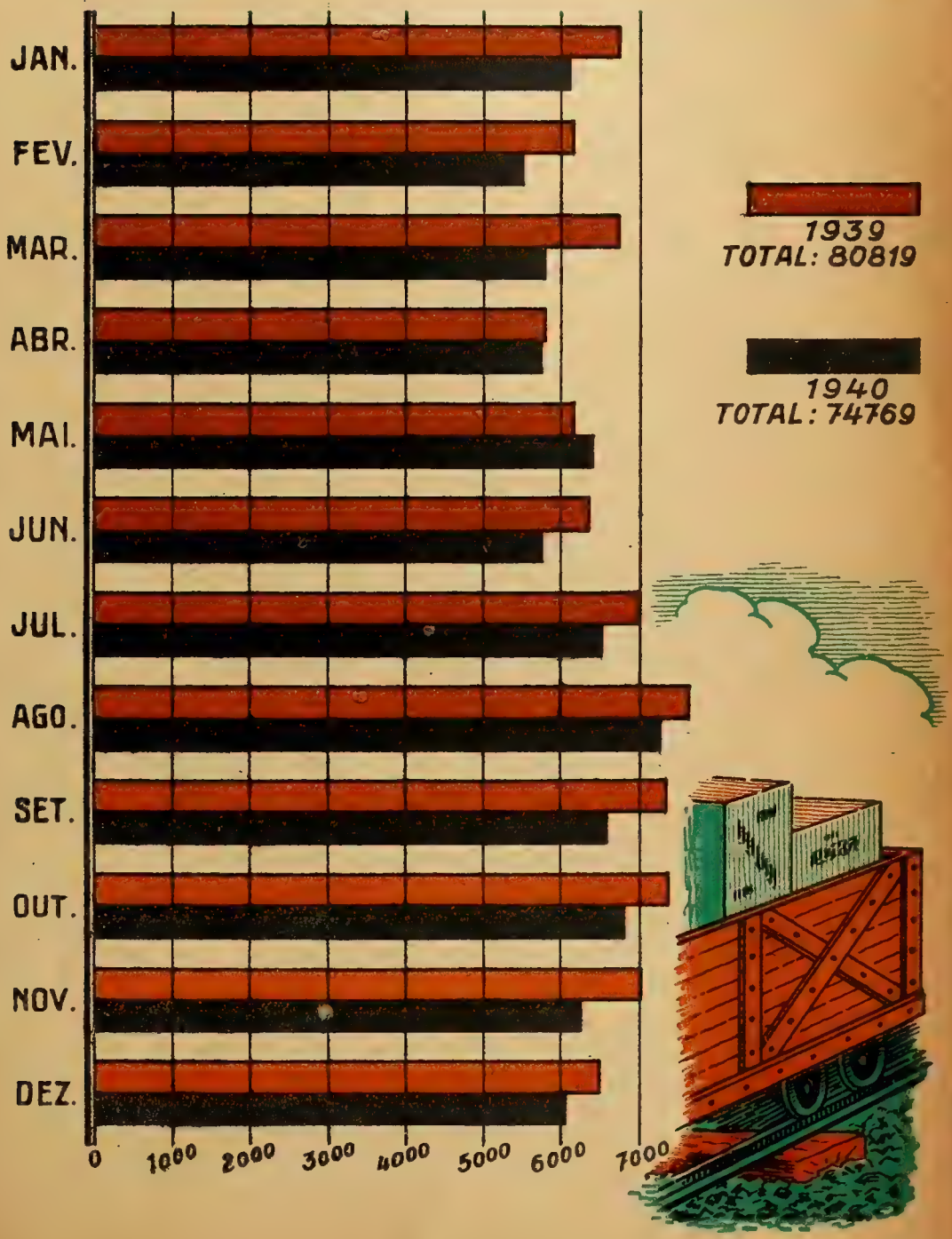
Intercâmbio de veículos — Consta do quadro n.º TP-8.

Veículos carregados — *Quadro n.º* TP-9.

Circulação de trens — Funcionaram com regularidade os serviços relativos à circulação de trens. Melhoraram sensivelmente os transportes de mercadorias, não se verificando reclamações fundamentadas sôbre atrasos de expedições.

Veículos carregados

durante o ano de 1940



TELÉGRAFO

Os serviços do Telégrafo compreendem a construção de novas linhas e conservação das existentes;

a fiscalização do telégrafo Morse, dos telefones, seletivo, da cronometria e a iluminação dos edifícios, bem como a direção da radiotelegrafia.

A reparação do material avariado é feita pelas oficinas do Departamento da Locomoção, em Divinópolis.

Incumbe ao Encarregado Geral do Telégrafo, sob a orientação do Ajudante do Movimento, a conservação das linhas e aparelhos, que é executada por intermédio dos Distritos Telegráficos — Encarregados e guarda-fios.

São os seguintes os Distritos Telegráficos:

1.º *Distrito* — De Angra dos Reis a Lavras, exclusive, de Serranos a Passa Três e ramal de Bom Jardim — 639,033 klms. — 6 trechos de guarda-fios — Séde: Andrelândia — Encarregado — Auxiliar Administrativo de 2.ª classe — Sr. Estanislau Fonseca.

2.º *Distrito* — De Lavras a Garças, exclusive; de Sitio a Divinópolis exclusive; Ramais de Barbacena, Aguas Santas, Ribeirão Vermelho, Cláudio e Itapecerica — ... 692,240 klms. — 7 trechos de guarda-fios — Séde: Lavras — Encarregado — Auxiliar Administrativo de 4.ª classe — Sr. Antônio Batista Sampaio.

3.º *Distrito* — De Garças a Monte Carmelo e Ramal de Uberaba — 663,596 klms. — 7 trechos de guarda-fios — Séde: Ibiá — Encarregado — Auxiliar-Administrativo — Alberto Dias Maciel.

4.º *Distrito* — De Cruzeiro a Sapucaí; de Soledade a Serranos, exclusive, e Ramais de Delfim Moreira e Paraisópolis — 671,110 klms. — 5 trechos de guarda-fios — Séde: Soledade — Encarregado — Auxiliar Administrativo de 5.ª classe — Sr. Pedro Quintanilha.

5.º *Distrito* — De Soledade a Tuiutí, Ramais de Campanha, São Gonçalo do Sapucaí, Lavras, Três Pontas e Machado — 417,746 klms. — 6 trechos de guarda-fios — Séde: Três Corações — Encarregado — Auxiliar Administrativo de 5.ª classe — Sr. Waldemar Vale.

6.º *Distrito* — De Garças a Belo Horizonte, de Divinópolis a Barra do Paraopeba; Ramais de Paracatú, Pitanguí e Contagem — 808,958 klms. — 9 trechos de guarda-fios — Séde:Divinópolis — Encarregado — Auxiliar Administrativo de 6.ª classe — Sr. José Alves Pimenta.

RADIOGRAMAS E TELEGRAMAS

Em 1940, foram recebidos 218.801 radiogramas, com 5.411.558 palavras, e transmitidos 224.378, com ..... 5.858.365 palavras (quadro n.º TP-10).

Telegramas em serviço — Recebidos 1.760.272, com 40.861.717 palavras. Transmitidos 1.297.366, com ... 21.089.945 palavras (quadro n.º TP-11).

Telegramas particulares — Recebidos 106.874, com 1.580.017 palavras. Transmitidos 91.940, com ..... 1.446.455 palavras (quadro n.º TP-11).

Interrupção telegráfica em 1940 — Verificaram-se:

194 com menos de 6 horas;
109 com mais de 6 horas e menos de 12 horas;
116 com mais de 12 horas e menos de 24 horas;
31 com mais de 24 horas.

O desenvolvimento das linhas telegráficas e existência de aparelhos figuram no quadro n.º TP-12.

A rêde telegráfica, na parte que diz respeito à conservação, recebeu os melhoramentos exigidos; e a normalidade das comunicações, durante o ano de 1940, constitue o melhor índice da dedicação do pessoal empregado nesse serviço.

Movimento do serviço radiotelegráfico e radiotelefônico

nos ultimos 3 anos

das estações transmissôras construidas pela

Rêde Mineira de Viação

1940
Recebidos 218.801
Transmitidos 224.378

1939
Recebidos 195.510
Transmitidos 124.034

1938
Recebidos 101.090
Transmitidos 118.740

Unidade: radiogramas

FISCALIZAÇÃO

A Fiscalização foi exercida como determinam o Decreto n.º 132 e as Instruções para êsse fim expedidas — I.F.S.

Trabalhos principais dos Fiscais em 1940:

Trens fiscalizados - - - - - - - - - -	8.814
Estações examinadas - - - - - - - - -	208
Processos apurados - - - - - - - - - -	1.451
Passagens apresentadas a pagar - - na importância de 36:235$600.	22.045
Volumes a pagar - - - - - - - - - - - cujos fretes importaram em - - - - - 6:749$700.	6.404
Ocorrências expedidas - - - - - - - -	6.885

TRAÇÃO

Os serviços de Tração correram normalmente durante o ano de 1940.

Combustivel — Durante o ultimo exercício (1940), houve um consumo de 10.101 toneladas de carvão estrangeiro, 3.226 toneladas de carvão nacional e 726.334 metros cúbicos de lenha. O custo dêsse combustivel foi de 9.509:571$498, ou 15% da despesa total da Estrada. E' necessário que sejam adotadas providências para reduzir êsse custo. A primeira, como já tem sido debatida, é a eliminação da queima de carvão. Sómente a parcela de carvão consumido monta a 3.156:328$000. Substituida pela lenha, custaria apenas 1.052:841$402. Haveria, portanto, uma economia de 2.103:486$598.

Convém resolver o problema do recebimento de lenha, tornando mais flexivel o sistema de estabelecimento dos preços, nas várias zonas servidas pela Estrada.

O preço da lenha está sujeito às oscilações das estações do ano e, por conseguinte, deverão ser organizadas

tabelas flexiveis e que atendam a essas circunstâncias.

E' fato de observação que os anos de crise de lenha para a Estrada coincidem com as épocas de melhores safras. O fenômeno é explicavel, pois o corte da lenha é feito mais como aproveitamento de braços que ficam livres da lavoura que como comércio organizado. Assim sendo, é natural que a rigidez dos preços só pode ser prejudicial aos interesses da Estrada. Deixa-se de comprar lenha porque os preços tabelados não interessam aos fornecedores e compra-se, em seu lugar, o carvão, cujo valor, economicamente, é cinco vezes maior. Por outro lado, ficaria a Estrada com liberdade de reduzir os preços em certas ocasiões oportunas.

Estas providências são, todavia, provisórias.

Os cortes que vêm sofrendo as matas continuamente vão encarecendo o preço da lenha, pelo aumento de custo do transporte para a margem de nossas linhas.

Torna-se, portanto, urgente o estabelecimento de Hortos Florestais, não só com o intuito de reflorestar e acumular reservas de combustivel para um futuro próximo, como, também, para nos fornecerem lenha em quantidade suficiente e servir como reguladores no mercado dêsses combustiveis. Nos anos de crise teriamos a garantia dos nossos hortos e, nos anos de abundância, êles seriam poupados para os anos seguintes.

Providência inadiável é, também, o contrôle técnico do serviço de tração. Já se tem feito progresso notavel nesse terreno, mas ainda há muito a fazer. A publicação do "Quadro de Tração", estabelecido em bases inteiramente novas, foi um passo à frente. Entretanto, torna-se necessário aumentar ainda as lotações atribuidas a alguns tipos, que, com pequenas modificações, de ordem construtiva, podem ter um rendimento aumentado sensivelmente. Note-se que as locomotivas a vapôr mais re-

Consumo de Combustivel

nos ultimos 4 anos

centes que possuimos estão com mais de 12 anos de serviço. Como é sabido, houve, de dez anos para cá, uma grande revolução na técnica de construção de locomotivas a vapôr. Exames cuidadosos nas nossas máquinas, teem revelado que elas são portadoras da maior parte dos erros de ordem técnica constantemente cometidos nas construções anteriores ao período a que nos referimos. Não é dificil corrigir êsses erros. A palavra "rejuvenescimento" entrou para o domínio da técnica ferroviária há pouco tempo.

Rejuvenescendo as nossas máquinas antigas, elas se podem tornar muito mais eficientes, trazendo uma grande economia aos nossos serviços. Para isto, é necessário, todavia, o aparelhamento de material de contrôle e, principalmente, de um auxiliar técnico inteiramente dedicado ao problema. A contribuição que esta providência póde trazer à economia de combustivel é de ordem de 10 a 20%.

LUBRIFICAÇÃO

No ano de 1940, entrou em pleno e geral funcionamento a lubrificação de frisos das locomotivas. Os resultados estatísticos dessa prática só terão valôr dentro de 2 ou 3 anos. Por enquanto, podemos avaliar uma redução de 70% no desgaste dos frisos, não só das locomotivas como dos vagões e carros.

Algumas locomotivas que, em um ano, correram ... 60.000 klms. com frisos lubrificados, foram recolhidas a reparos e só foi necessário um passo de três milímetros para retificar o perfil dos aros. Antes da lubrificação, a situação era a seguinte:

20.000 kms. — Inversão de Rodas.

40.000 " — Torneio de aros (passo de 16mm).

A mesma diminuição de desgastes verificou-se nos carros e vagões. Por exemplo, os carros de bagagem e res-

taurantes, que só viajam em um sentido, invertíam, periodicamente, as rodas. Hoje, recolhem-se de ano em ano a reparos, sendo necessário, apenas, um pequeno torneio para retificar-lhes o perfil.

A economia no desgaste de trilho ainda não foi apurada, mas a observação direta na Serra da Mantiqueira afirma que houve uma diminuição muito grande.

Os serviços de lubrificação de cilindros e válvulas e demais partes das locomotivas correram sem maiores novidades. Uma ou outra vez apereceu uma pequena irregularidade, que, entretanto, era localizada e normalizada. O consumo de lubrificação para êsse fim é um pouco elevado, mas sua tendência para diminuir é acentuada, e disto dão conta os quadros estatísticos anexos.

Houve, também, uma grande melhoria no serviço de lubrificação de mancais de carros e vagões.

Atingimos o coeficiente de um mancal quente por .. 500.000 kms., o que é considerado ótimo. Entretanto, êsse percurso poderá ainda ser duplicado, pois todas as causas de aquecimento de mancais teem sido localizadas e providências estão sendo tomadas para eliminá-las. Veiculos lubrificados — quadro n.º TP-14. Mancais quentes — quadro n.º TP-15. Material empregado pelos postos de conserva — quadro n.º TP-16.

Iluminação de carros de passageiros — O número de irregularidades nesse serviço foi ainda grande, mas bem menor que nos anos anteriores. Os casos de falta de luz eram anteriormente tão frequentes que já eram considerados normais. Isto foi devido ao abandono completo dos aparelhamentos dos carros e a falta de fiscalização e orientação técnica. O Departamento da Locomoção tem feito as reparações e construções de novas baterias e foram expedidas instruções técnicas rigorosas para a conservação das instalações. A situação estará inteiramente nor-

malizada até dezembro de 1941, pois até lá serão colocadas novas baterias nos carros que ainda têm material estragado.

Os dados estatísticos anexos dão conta dos percursos e consumos específicos nos serviços da tração (quadros números TP- 17, 18, 19, 20, 21 e 22).

Exerceram as funções de Chefe de Depósito em 1940 os seguintes Auxiliares Administrativos:

Sr. Pedro Vieira	1.º	Depósito	B. Mansa
Sr. Miguel Rodrigues Pato	2.º	"	R. Vermelho
Sr. José Marcelino Barbosa	3.º	"	Ibiá
Sr. Geraldo Dinelli	4.º	"	Barra do Piraí
Srs. Manuel Martins e Belmiro Loureiro	5.º	"	Passa Quatro
Sr. Antônio Panisse	6.º	"	Soledade
Sr. Henrique Virla	7.º	"	Itajubá
Sr. Abraão Loureiro Pinto	8.º	"	Três Corações
Srs. Silvério Moreira Junior e Manuel Martins	9.º	"	S. João del Rei
Sr. Xisto Loureiro	10.º	"	Divinópolis

LINHA

Pelo Regulamento, compete ao Ajudante da Linha:

a) — estudar as medidas necessárias para a coordenação e uniformização dos serviços nas Divisões;

b) — orientar os trabalhos das Divisões, referentes à linha, fiscalizando a racionalização do trabalho, sua distribuição pelas Divisões, Residências, Secções e Turmas, bem como a dis-

tribuição e emprêgo do material; e auxiliar o estudo de sua padronização e uniformização;

c) — inspeccionar os serviços de conservação da linha e edifícios;

d) — organizar o relatório mensal e anual, fazendo comparação e crítica dos resultados conseguidos.

Como é do vosso conhecimento, essas atribuições definidas pelo Decreto n. 132, de 23-9-1938, por vários motivos, não foram ainda observadas. Há necessidade de serem expedidas instruções detalhadas sôbre a racionalização dos trabalhos nas turmas, para melhor aproveitamento do pessoal e material, estabelecendo-se registros especiais dêsses trabalhos nos escritórios das Residências, Divisões e Departamento. Os estudos atinentes ao assunto dependem também do Departamento da Linha, como dispõe o artigo 45 do Regulamento.

Êsses estudos já foram iniciados pelos Srs. Chefe da 1.ª Divisão, Ajudante da Linha e Inspetor da Linha da 1.ª Divisão, com assentimento e colaboração do Sr. Chefe do Departamento da Linha.

Extensão das linhas em 31-12-940:

Bitola de 1,00 - - - - - - - - - -	3.143,342 Km
Bitola de 0,76 - - - - - - - - - -	729,109 "
Bitola mixta (1,00 e 0,76) - -	18,767 "
Extensão total - - - - - - - - -	3.891,218 "

Distribuição das Residências:

1.ª Residência — De Angra dos Reis a Rutilo — 202 quilômetros — 3 Secções — 27 turmas — Séde: Barra Mansa — Engenheiro Residente — Sr. Rainulfo Schetino.

2.ª Residência — De Rutilo a Ribeirão Vermelho — 199 quilômetros — 3 Secções — 25 turmas — Séde: Lavras — Engenheiro Residente — Sr. Osvaldo de Sélos Rocha.

3.ª Residência — De Ribeirão Vermelho a Garças — 201 quilômetros — 3 Secções — 26 turmas — Séde: Formiga — Engenheiro Residente — Sr. Luiz Barbosa Martins Torres.

4.ª Residência — De Garças a Catiára — 232,404 quilômetros — 3 Secções — 30 turmas — Séde: Ibiá — Engenheiro Residente — Pio Porto de Menezes.

5.ª Residência — De Catiára a Monte Carmelo — 248 quilômetros — 2 Secções — 20 turmas — Séde: Monte Carmelo — Engenheiro Residente — Sr. Francisco Botelho Martins Vieira.

6.ª Residência — De Bueno Brandão a Barra do Piraí — Ramais de Passa Três e Bom Jardim — 247,877 quilômetros — 3 Secções — 25 turmas — Séde: Barra do Piraí — Engenheiro Residente — Aurélio Pires Junior.

7.ª Residência — De Cruzeiro a Raul Chaves — de Soledade a Bueno Brandão — de Soledade a Itajubá — 270 quilômetros — 3 Secções — 30 turmas — Séde: Passa Quatro — Engenheiro Residente — Fortunato Ezague.

8.ª Residência — De Itajubá a Sapucaí — Ramais de Paraisópolis e Delfim Moreira — 276,429 quilômetros — 3 Secções — 29 turmas — Séde: Itajubá — Engenheiro Residente — Sr. José de Assis Fonseca.

9.ª Residência — De Raul Chaves a Flóra — Ramais de Lavras, Campanha e São Gonçalo do Sapucaí — ... 291,980 quilômetros — 3 Secções — 31 turmas — Séde: Três Corações — Engenheiro Residente — Fernando Levenhagem de Melo.

10.ª Residência — Flóra a Tuiutí — Ramais de Três Pontas e Machado — 248,775 quilômetros — 3 Secções — 25 turmas — Séde: Varginha — Engenheiro Residente — Sr. José Albuquerque de Figueirêdo.

11.ª Residência — De Sitio a Aureliano Mourão — Ra-

mais de Ribeirão Vermelho, Barbacena, e Aguas Santas — 267,305 quilômetros — 3 Secções — 34 turmas — Séde: São João del Rei — Engenheiro Residente — Alberto Fernandes Torres.

12.ª Residência — Aureliano Mourão a Divinópolis — de Divinópolis a Henrique Galvão — Ramais de Itapecerica e Cláudio — 219,189 quilômetros — 3 Secções — 27 turmas — Séde: Oliveira — Engenheiro Residente — Sr. Otávio dos Reis Gordilho.

13.ª Residência — De Henrique Galvão a Barra do Paraopeba e Ramal de Pitanguí — 246,234 quilômetros — 3 Secções — 25 turmas — Séde: Pitanguí — Engenheiro Residente — Sr. Antônio Alexandre de Nogueira Mendes.

14.ª Residência — De Garças a Belo Horizonte e Ramal de Contagem — 302,078 quilômetros — 4 Secções — 41 turmas — Séde: Itaúna — Engenheiro Residente — Sr. Aristilo Cicero de Carvalho.

15.ª Residência — De Azurita a Barra do Funchal 254,894 quilometros — 3 Secções — 26 turmas — Séde: Pará — Engenheiro Residente — Sir Palhano Cadaval.

16.ª Residência — de São Pedro a Uberaba — 273,010 quilometros — 3 Secções — 34 turmas — Séde: Araxá — Engenheiro Residente — Sr. Jorge Bouchervile Filho.

DORMENTES

Em 1940, foram recebidos 548.541 dormentes e empregados 659.481, passando para o ano de 1941 o saldo de 24.737 (quadros TP-23, 24 e 25).

Aplicação de dormentes no período de 1935 a 1940:

Ano	Quantidade	Importância	Preço médio
1935	580.737	2.755.564.579	4.744
1936	482.398	2.296.999.837	4.761
1937	528.603	2.491.357.300	4.713
1938	633.961	3.486.300.600	5.499
1939	724.389	4.160.714.800	5.743
1940	650.757	3.630.018.700	5.578
Total	3.600.845	18.820.955.816	5.173

TRILHOS

Os trilhos de 17 Kgs. da bitola de 0,76, com mais de 50 anos de uso, não oferecem segurança à circulação dos trens. São frequentes as fraturas de trilhos, que deixam de ser substituidos por falta de novos.

Essa situação, já por si precária na bitola de 0,76, vem-se agravando ultimamente, em consequência da escassez de dormentes dessa bitola. E' imprescindivel a aquisição dos trilhos e accessórios a que se refere o vosso relatório de 1939, página 21.

Adquiridos novos trilhos, para bitola de 1,00, os velhos retirados atenderão aos trechos mais críticos da bitola 0,76.

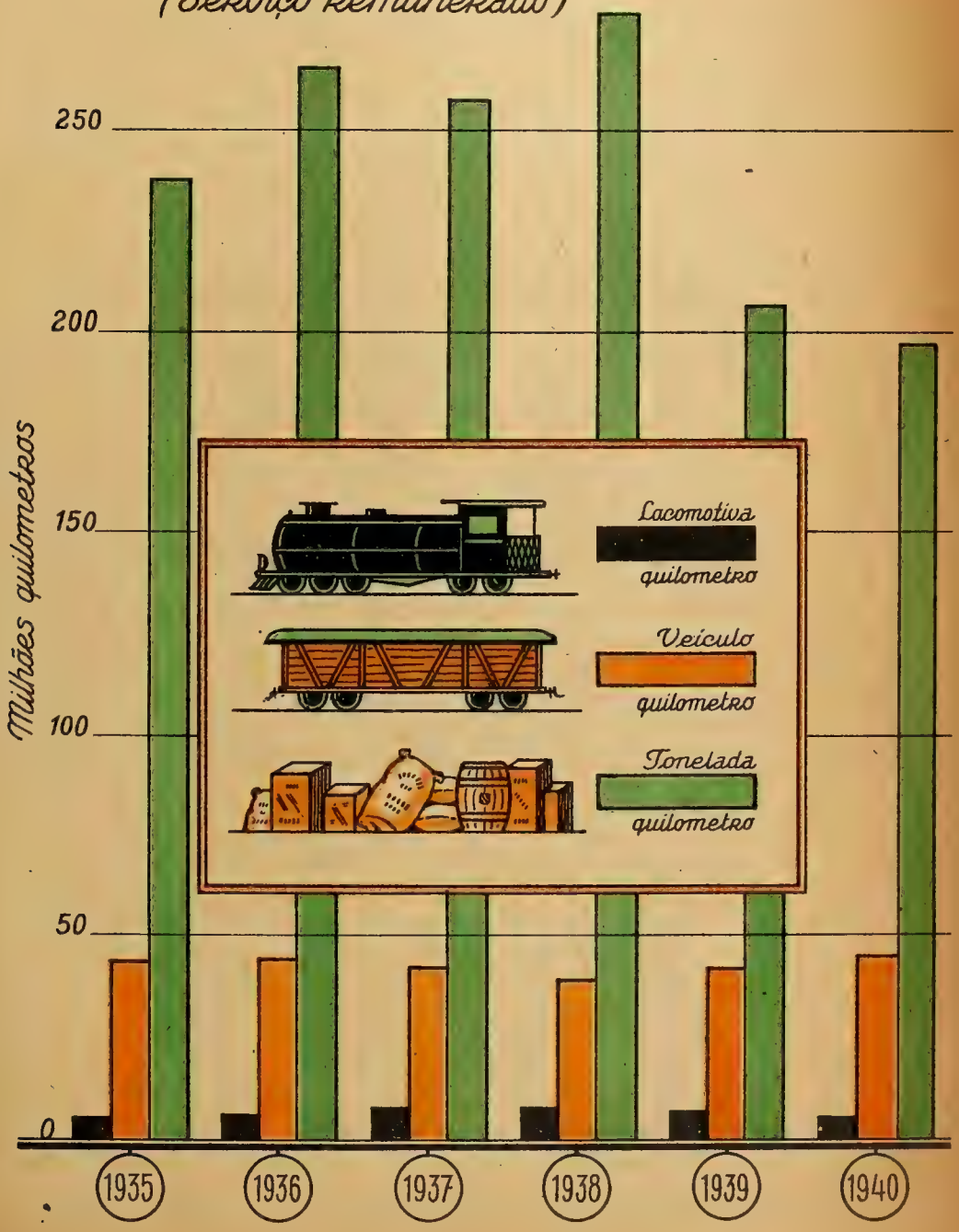
Belo Horizonte, 1.º de setembro de 1941.

A. GOUVÊA
Chefe do Departamento de Transportes

Gráfico Comparativo

das principais unidades de trafego de 1935 a 1940

(Serviço remunerado)



REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DE
TRANSPORTES

QUADRO N.º TP — 1

MOVIMENTO DE VERANISTAS

ESTAÇÕES	ANOS				TOTAL
	1937	1938	1939	1940	
Cambuquira	2.949	2.780	3.448	4.766	13.943
Caxambú	5.095	7.122	9.695	13.860	35.772
Lambari	1.401	1.674	2.009	2.595	7.679
São Lourenço	14.144	16.401	17.507	15.504	63.556
TOTAL	23.589	27.977	32.659	36.725	120.950

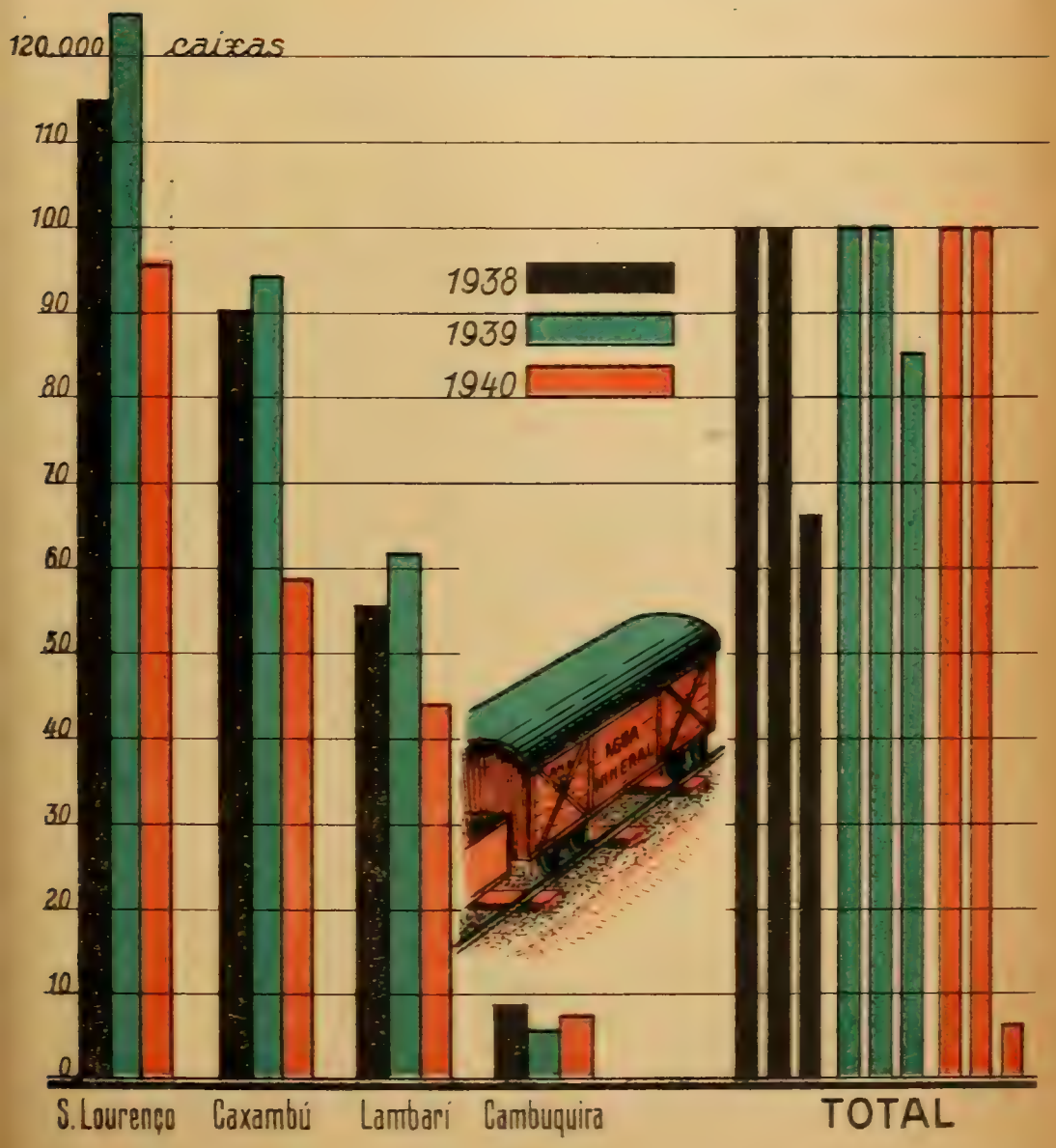
RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DE
— TRANSPORTES —

QUADRO Nº TP — 2

ROMEIROS TRANSPORTADOS DURANTE OS ANOS DE 1938, 1939 E 1940

MESES	1938	1939	1940
Janeiro	248	240	420
Fevereiro . . .	—	—	—
Março	60	—	—
Abril	120	82	—
Maio	746	284	—
Junho	2.038	1.513	2.342
Julho	2.716	1.126	1.882
Agosto	1.618	1.814	1.562
Setembro . . .	10.252	2.714	7.360
Outubro . . .	6.464	2.507	2.664
Novembro . . .	616	492	1.182
Dezembro . . .	1.490	511	1.018
TOTAL . .	26.368	11.283	18.430

Transporte de Agua Mineral nos ultimos 3 anos



REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DE
— TRANSPORTES —

QUADRO Nº TP — 3

TRANSPORTE DE ÁGUA MINERAL NOS ULTIMOS 4 ANOS

	1937	1938	1939	1940
S. Lourenço . .	109.164	114.199	124.849	95.528
Caxambú	86.025	90.009	93.700	59.189
Lambari	51.320	55.770	61.129	43.700
Cambuquira . .	9.680	8.531	5.302	7.722
Baependi	887	347	—	—
TOTAL . .	257.076	268.856	284.980	206.139

ANIMAIS TRANSPORTADOS EM LOTAÇÃO COMPLETA, NOS ANOS DE 1938, 1939 E 1940

UNIDADE — CABEÇA

MESES	BOVINOS			SUINOS		
	1938	1939	1940	1938	1939	1940
Janeiro	8.600	9.070	11.791	7.651	9.678	6.934
Fevereiro . . .	6.620	5.966	5.990	6.044	9.338	8.573
Março	4.326	1.300	2.725	5.056	8.761	7.887
Abril	3.350	791	3.697	5.677	8.877	6.711
Maio	3.278	1.070	4.226	8.145	6.453	5.144
Junho	4.778	2.545	1.232	5.804	8.169	4.965
Julho	6.572	5.704	6.195	6.329	4.867	10.843
Agosto	11.128	10.573	11.910	6.308	4.748	5.132
Setembro . . .	15.363	11.089	12.465	5.747	6.482	4.759
Outubro	14.481	10.759	8.394	6.884	5.735	6.642
Novembro . . .	5.863	9.644	6.040	6.639	6.747	8.035
Dezembro . . .	12.893	9.374	6.275	7.216	6.393	4.455
TOTAL . .	97.252	77.885	80.940	77.500	86.248	80.080

QUADRO N.º TP — 5

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

MOVIMENTO DE CAFE' — SAFRA 40/41

Anos	Meses	Despachado	Carregado	Existência no armazém no último dia do mês
1940	Agosto	84.741	68.169	16.572
	Setembro	152.619	143.124	26.067
	Outubro	284.027	235.626	74.468
	Novembro . . .	251.682	239.083	87.067
	Dezembro	224.827	193.914	117.980
1941	Janeiro	137.736	207.965	47.751
	Fevereiro	102.103	132.131	17.723
	Março	105.039	105.238	17.524
	Abril	4.102	21.626	—
	TOTAL	1.346.876	1.346.876	—

QUADRO N.° TP — 6

RFDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DE
— TRANSPORTES —

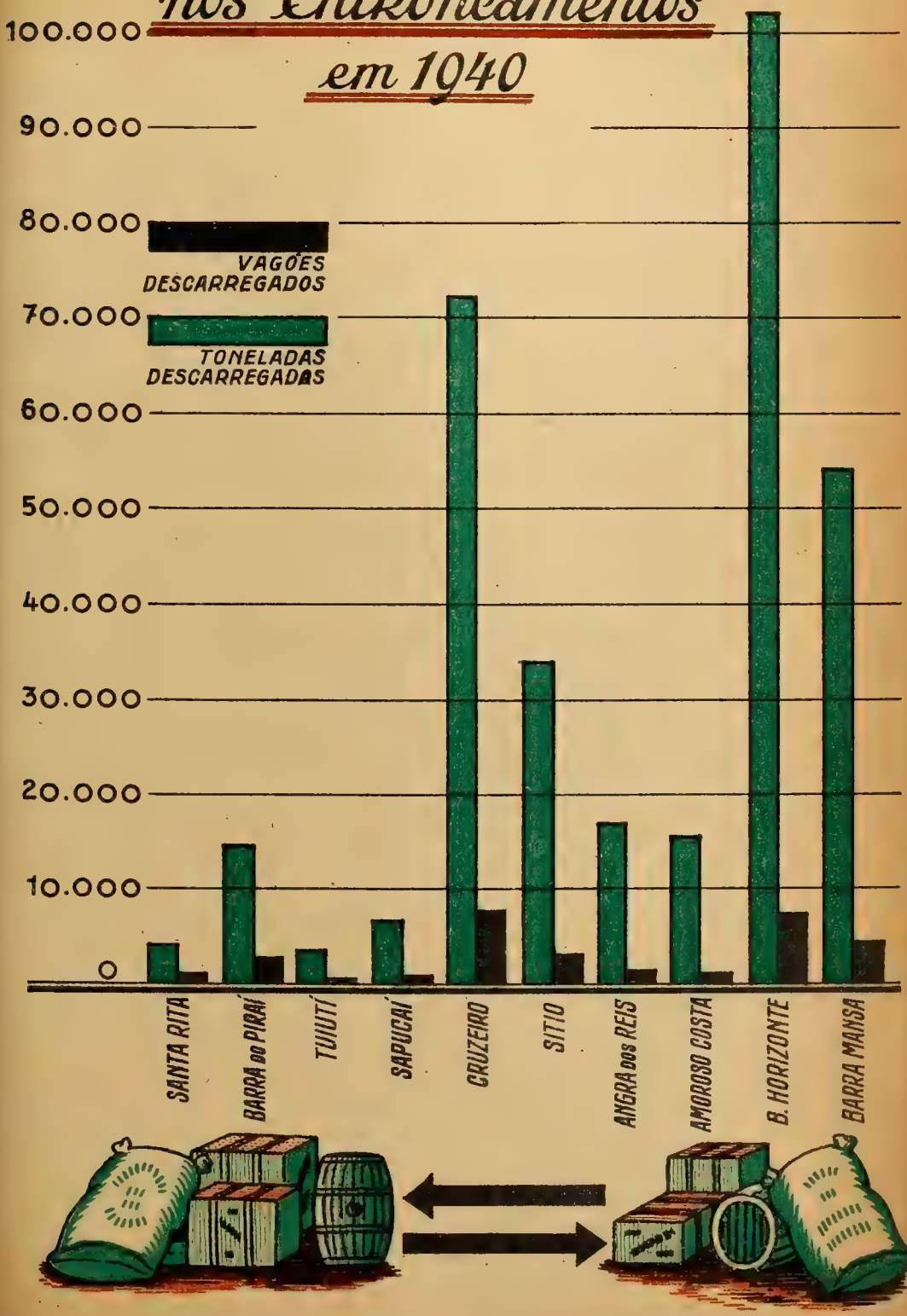
QUADRO N.º TP — 6

ACIDENTES DE TRENS VERIFICADOS NOS ANOS DE 1938, 1939 E 1940

MESES	1938						1939						1940					
	D	T	A	C	F	Total	D	T	A	C	F	Total	D	T	A	C	F	Total
Janeiro	220	6	—	—	—	226	144	13	2	—	—	159	160	9	3	2	1	175
Fevereiro	209	11	—	—	—	220	126	5	1	—	—	132	165	4	2	3	2	176
Março	234	10	—	—	—	244	103	2	6	1	—	112	117	5	—	1	—	123
Abril	151	1	—	—	—	152	103	9	1	—	—	113	80	—	2	—	—	82
Maio	153	3	—	—	—	156	89	7	3	—	—	99	78	3	—	—	2	83
Junho	148	8	—	—	—	156	72	1	3	—	—	76	47	2	2	2	—	53
Julho	115	8	—	—	—	123	82	6	2	—	—	90	43	3	3	2	3	54
Agosto	99	5	—	—	—	104	100	3	1	—	—	104	54	6	2	—	3	65
Setembro	79	5	—	—	—	84	76	1	2	1	—	80	28	1	—	1	—	30
Outubro	124	6	—	—	—	130	61	5	2	2	—	70	55	4	1	1	—	61
Novembro	138	16	—	—	—	154	93	6	3	—	—	102	51	5	4	2	1	63
Dezembro	167	15	—	—	—	182	139	9	2	—	—	150	44	4	4	—	1	53
TOTAL	1 837	94	—	—	—	1 931	1 188	67	28	4	—	1 287	922	46	23	14	13	1.018

D Descarrilamento
T Tombamento
A Abalroamento
C Colisão
F Incêndio

Baldeação de Mercadorias nos Entroncamentos em 1940



QUADRO N.° TP — 7

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DE
— TRANSPORTES —

QUADRO Nº TP — 7

MOVIMENTO DE BALDEAÇÃO DE MERCADORIAS NOS ENTRONCAMENTOS

ANO DE 1940

Entroncamentos	Descarregados		Baldeados C. B.		Baldeados C. M.		Baldeados Loide	
	Vagões	Toneladas	Vagões	Toneladas	Vagões	Toneladas	Vagões	Toneladas
Barra Mansa . .	4 030	53.775	2.497	47 313				
Belo Horizonte .	7.243	102.123	609	6.794				
Amoroso Costa .	916	15 260			752	9.189		
Angra dos Reis .	947	16 748						
Sitio	2 707	34.872	1 701	12 861			1 790	32 377
Cruzeiro . . .	6 794	71 708	2.461	40 452				
Sapucaí	547	6 514						
Tunnel	270	2 644			1 320	17 885		
Barra do Piraí	1 934	14 104	215	1 411	1.445	24 370		
Santa Rita . .	580	4 666	22	340				

ral en- . V.	Veículos da Mogiana entregues à R. M. V.			
Total	A. Costa	Tuiutí	Sapucaí	Total
1	—	—	—	—
1	—	—	3	3
—	—	—	3	3
—	—	—	9	9
—	—	1	13	14
1	—	—	8	8
—	—	—	11	11
2	—	—	18	18
2	—	4	13	17
6	—	1	15	16
—	—	—	4	4
—	—	—	1	1
13	—	6	98	104

li-
na.

INTERCAMBIO DE VEICULOS — ANO DE 1910

MESES	Veiculos da R. M. V. entregues à							Veiculos da Central entregues a R. M. V.			Veiculos da Mogiana entregues à R. M. V.			
	Central			Mogiana										
	B. H.	S. Rita	Total	A. Costa	Tuiuti	Sapucaí	Total	B. H.	S. Rita	Total	A. Costa	Tuiuti	Sapucaí	Total
Janeiro	16	—	16	—	54	9	63	1	—	1	—	—	—	—
Fevereiro	[illegible]	—	15	—	55	15	70	1	—	1	—	—	3	3
Março	19	—	19	—	[illegible]	8	56	—	—	—	—	—	3	3
Abril	28	—	[illegible]	—	50	20	70	—	—	—	—	—	9	9
Maio	37	—	37	—	55	[illegible]	86	—	—	—	—	1	13	14
Junho	31	—	[illegible]	—	[illegible]	36	118	1	—	1	—	—	[illegible]	8
Julho	[illegible]	—	[illegible]	—	68	30	98	—	—	—	—	—	11	[illegible]
Agosto	32	—	32	1	56	18	74	2	—	2	—	—	18	18
Setembro	42	—	42	—	45	8	53	2	—	2	—	4	13	[illegible]
Outubro	44	3	47	5	[illegible]	15	52	4	2	6	—	1	15	16
Novembro	30	10	40	—	36	4	[illegible]	—	—	—	—	—	[illegible]	4
Dezembro	30	8	38	—	21	8	29	—	—	—	—	—	1	1
TOTAL	352	21	[illegible]	6	607	[illegible]	809	11	2	13	—	6	98	104

OBSERVAÇÕES: — Alguns veículos da Sorocabana entraram nas linhas da R. M. V. por intermédio da Mogiana

VEíCULOS CARREGADOS DURANTE OS ANOS DE 1939 E 1940

MESES	1939 Bitola 0,m.76	1940 Bitola 0,m76	1939 Bitola 1,m.00	1940 Bitola 1,m.00	1939 GERAL	1940 GERAL
Janeiro	1226	1137	5538	4981	6764	6118
Fevereiro . . .	1177	958	4977	4518	6154	5476
Março	1300	1152	5445	4642	6745	5794
Abril	1062	1229	4717	4501	5779	5730
Maio	1254	1251	4898	5155	6152	6406
Junho	1383	1349	4955	4422	6338	5771
Julho	1532	1439	5468	5089	7000	6528
Agosto	1500	1483	6144	5779	7644	7262
Setembro . . .	1578	1287	5765	5310	7343	6597
Outubro	1433	1481	5955	5327	7388	6808
Novembro . . .	1353	1190	5652	5059	7005	6.247
Dezembro . . .	1145	922	5362	5108	6507	6030
TOTAL . .	15943	14878	64876	59891	80819	74769

ESTATÍSTICA DOS RADIOGRAMAS TRNSMITIDOS E RECEBIDOS DURANTE O ANO DE 1940

ESTAÇÕES	RECEBIDOS		TRANSMITIDOS	
	Quantidade	Nº de palavras	Quantidade	Nº de palavras
PSD - 2 — Barra Mansa . . .	1.675	35.738	8.172	163.169
PSD - 3 — Belo Horizonte . . .	165.430	3.939.586	20.007	558.517
PSD - 4 — Divinópolis	2.240	66.863	14.885	376.274
PSD - 5 — Três Corações . . .	5.431	118.640	78.596	1.521.393
PSD - 6 — Ibiá	1.776	39.762	16.219	361.204
PSD -- 7 — Lavras	8.543	260.182	80.982	2.723.480
PSD - 9 — Belo Horizonte . . .	33.706	950.787	5.517	154.328
SOMA	218.801	5.411.558	224.378	5.858.365

QUADRO N.° TP — 11

ESTATISTICA DOS TELEGRAMAS TRANSMITIDOS E RECEBIDOS EM SERVIÇO DA ESTRADA E PARTICULARES DURANTE O ANO DE 1940

DIVISÕES	EM SERVIÇO DA ESTRADA				EM SERVIÇO DE PARTICULARES			
	RECEBIDOS		TRANSMITIDOS		RECEBIDOS		TRANSMITIDOS	
	Quantidade	Nº de palavras	Quantidade	Nº de palavras	Quantidade	Nº de palavras	Quantidade	Nº de palavras
1ª	1010119	25532622	666228	8553771	73868	891446	61542	813397
2ª	231738	5793450	273460	6836500	19103	477575	17742	441050
3ª	384724	8385464	345954	5370051	13903	210996	12656	192008
Sala de Aparelhos do Departamento de Transportes	133691	1150181	11724	323623	—	—	—	—
TOTAL . . .	1760272	40861717	1297366	21089945	106874	1580017	91940	1446455

AJUDANCIA DO MOVIMENTO — TELÉGRAFO

PARELHOS TELEGRÁFICOS EM SERVIÇO:

Registradores, corrente de repouso, com relais	373
Registradores, corrente de trabalho, sem relais	4
Não registradores, corrente de repouso, com relais (Sonders ou acústicos)	43
PARELHOS RADIOTELEGRÁFICOS	7

PARELHOS TELEFÔNICOS:

Centro seletivo para 50 aparelhos	1
Centro automático para 50 aparelhos	1

ELEFONES EM SERVIÇO:

Seletivos	30
Automáticos	49
Intercomunicantes	6
Fonoporo	4
De parede	76

ELEFONES PORTATEIS EXISTENTES:

Na 1.ª Divisão		65
Na 2.ª Divisão		2
Na 3.ª Divisão		20
Nos trens de socorros:	Ribeirão Vermelho	1
	Divinópolis	2
	Itajubá	1
	Barra do Piraí	1
	Passa Quatro	1

ELEFONES PORTATEIS NECESSÁRIOS:

Para serviço de trens de passageiros	12
" o socorro de Bom Despacho	1
" " " " Belo Horizonte	1
" " " " Barra Mansa	1
" " " " São João del Rei	1
" " " " Ibiá	1

XTENSÃO TOTAL DE FIOS EM METROS:

Telegráficos — R. M. V.	8.039.069
" — D. C. T.	1.171.884
Telefônicos — Seletivo	533.696
" — Comum	366.660
" — C. T. P.	3.400.364

POSTES:	75.870
OLADORES COMPLETOS:	269.590

QUADRO N.° TP — 13

CONSUMO DE COMBUSTIVEL EM 1940

MESES	Lenha m3	CARVÃO		Total em lenha	Custo global	Custo medio em lenha	Porcentagem de combustivel consumido		
		Estrangeiro reduzido a lenha m3	Nacional reduzido a lenha m3				Lenha	CARVÃO Nacional	CARVÃO Estrang.º
Janeiro . . .	61.727,9	12 952,0	3 071,4	77 751,3	807·185$417	10$381	79,39	16,66	3,95
Fevereiro	52 987,0	15 764,0	2.151,0	70 903,2	836 427$501	11$790	74,73	22,23	3,04
Março	55 948,2	22.291,0	972,6	79 211,8	1 079 453$924	13$627	70,63	28,14	1,23
Abril	56 982,0	16 787,0	1.569,0	75 338,0	936 946$034	12$436	75,64	22,28	2,08
Maio	63.145,5	5.809,0	2 779,8	71 734,3	727·731$129	10$144	88,02	8,10	3,88
Junho	63 137,0	3 100,0	2 487,6	68 724,0	665:547$709	9$683	91,87	4,51	3,62
Julho	65 514,0	4 340,0	1 002,0	71 456,0	704 842$992	9$863	91,68	6,08	2,24
Agosto . . .	65 113 0	3 889,0	1.139,4	70 141,4	719 662$570	10$259	92,83	5,54	1,63
Setembro	62 326,9	3 567,0	243,0	66 137,5	656 168$902	9$921	94,24	5,39	0,37
Outubro	63 830,0	4.380,0	358,8	68 568,8	701·066$380	10$223	93,09	6,39	0,52
Novembro . . .	57.465,5	3 925,0	125,4	61 515 9	611·405$428	9$938	93,42	6,38	0,20
Dezembro	58 157,0	4 209,0	2 855,4	65 221,4	682 031$245	10$450	89,17	6,45	4,38
TOTAL . . .	726 334,6	101 013,0	19 356,0	846 704,2	9.128·469$237	10$781	85,78	11,93	2,29

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DE
— TRANSPORTES —

QUADRO Nº TP — 14

VEÍCULOS LUBRIFICADOS NO ANO DE 1940

POSTO DE CONSERVA		QUANTIDADE	
NÚMERO	LOCAL	Vagões	Carros
3	Ibiá	32	283
9	São João	65	330
10	Divinópolis . .	79	548
12	B. Horizonte . .	132	125
13	Garças	11	63
14	V. da Taipa . .	4	19
1.ª Divisão	TOTAL . .	323	1368
		1691	
1	B. Mansa . . .	4	187
2	R. Vermelho . .	74	284
4	B. do Piraí . .	21	51
2.ª Divisão	TOTAL . .	99	522
		621	
5	Passa Quatro . .	1	32
6	Soledade	134	321
7	Itajubá	41	116
8	T. Corações . .	112	638
11	Cruzeiro	134	365
3.ª Divisão	TOTAL . .	422	1472
		1894	
R.M.V.	TOTAL . .	844	3.362
		4206	

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DE
— TRANSPORTES —

QUADRO Nº TP — 15

RELAÇÃO DE MANCAIS QUENTES NO ANO DE 1940

POSTO DE CONSERVA		QUANTIDADE	
NÚMERO	LOCAL	Carros	Vagões
3	Ibiá	9	25
9	São João	2	15
10	Divinópolis . . .	10	1
12	Belo Horizonte .	7	17
13	Garças	10	22
14	Velho da Taipa .	—	7
1.ª Divisão	T O T A L . .	38	87
		125	
1	Barra Mansa . .	1	30
2	R. Vermelho . .	10	35
4	B. do Pirai . .	—	—
1.ª Divisão	T O T A L . .	11	65
		76	
5	Passa Quatro . .	—	8
6	Soledade	14	36
7	Itajubá	1	5
8	T. Corações . .	1	13
11	Cruzeiro	—	8
3.ª Divisão		16	70
		86	
	TOTAL GERAL .	65	222
		287	

QUADRO N.º TP — 16

...ostos	LOCAL	Enchimento Quilos	N.º 3
3	Ibia	6 438	49
9	São João	3 498	33
10	Divinopolis	5 877	101
12	B. Horizonte	2 474	7
13	Garças	1 032	4
14	V. da Taipa	119	2
	TOTAL	19 438	196
1	Barra Mansa	2 985	43
2	R. Vermelho	6 277	38
4	B. Piral	1 610	4
	TOTAL	10 872	85
5	Passa Quatro	1 496	7
6	Soledade	4.725	9
7	Itajubá	1 599	6
8	Tres Corações	8 146	51
11	Cruzeiro	8 163	34
	TOTAL	24 129	107
TOTAL GERAL		54 439	388

MATERIAL EMPREGADO PELOS POSTOS DE CONSERVA NO ANO DE 1940

1.ª DIVISÃO

MANCAIS		SAPATAS		MANGUEIRAS			CHINOLOS		MANDIBULAS			
N.º 4	N.º 5	Grande	Pequena	2"	3/4	AR	18"	15"	21"	Chinas	Henricot	Diversas
684	—	1 706		103	26		120	36		1	1	
10	3	—	18	-	—	199				9	2	
136	-	897	117	25	—	30	95	34	6	16	15	12
280		792		67	7		158	78		1		
75	-	184		14	7							
6		98	10	7	1	6						
1191	3	3 677	313	216	41	235	373	148	6	27	21	12

2.ª DIVISÃO

160	11	711	-	124	14	11	28	19		--		2
149	2	995	-	66	10		162	70	-	3	4	
11		732	-	29	2	15				1		
320	13	2 438		219	26	26	190	89	5	4	4	7

3.ª DIVISÃO

26	--	854		20		20	-					
41	30	1.435		121	-	43	1			11	15	8
14	5	227		12		-		-		3	5	
143	8	[illegible]	-	106	51	86	16	1	49	10	2	24
121	11	3 199		46	3	6	26	34	1	2		
345	54	8 347		305	54	155	43	37	50	26	22	32
1 856	70	14 462	313	740	121	416	605	274	61	57	47	51

QUADRO N° TP — 17

PERCURSO E CONSUMO POR ESPÉCIE DE TRENS — TRAÇÃO A VAPOR
1.ª DIVISÃO — BITOLA DE 0,76 — ANO DE 1940

ESPÉCIE DE TRENS	Percurso de locomotivas ou trens	Lenha m3	CARVÃO — TONS		ÓLEOS — LITROS			Estopa kg.
			Nacional	Estrang	Cilindro	Maquina	Friso	
Transportes remunerados passageiros comuns	33 235	1.920,0	1,2	1,0	206,0	177,4	20,3	113,0
" " passageiros especiais	5 967	926,0	—	—	110,0	109,3	3,9	49,[illegible]
" " trens mixtos	419 080	33 340,0	5,2	44,0	3.840,7	3 813,4	262,1	1 770,7
" " trens suburbios	23 925	2 249,0		—	297,8	299,8	0,[illegible]	96,0
" " trens mercadorias	94 204	8 710,0	2,0	10,7	1 062,[illegible]	1 057,8	50,3	326,5
" " trens tropas	418	53,0	-	—	3,8	1,8	0,2	1,5
Fundo de Melhoramentos	63 274	6 008,0	2,6	3,0	690,2	69,[illegible]	23,3	287,5
Serviço de construção	93	6,0	-		1,0	1,0		-
Inspeção	[illegible]	46,0	-	—	4,9	4,9	-	1,0
Baldeamento	15 384	901,5	-	—	145,6	134,[illegible]	1,2	39,5
Lastro de lenha	112 750	10 228,[illegible]	0,5	0,4	1 211,4	1.220,2	79,9	521,2
Lastro da V. P.	20 133	2 17[illegible],5		0,5	273,2	272,9	2,5	115,3
Socorro	1.098	113,0	—		16,4	16,2	1,3	9,0
Abastecimento do I. A. M.	14 035	1 252,0		0,5	172,0	171,8	1,3	72,0
Escarificação	43	3,0	—	—	0,4	0,4	—	—
Locomotiva em experiência	540	76,0		—	10,4	12,9	0,2	4,5
" de auxilio	98	7,0	—	—	0,7	0,9	—	—
" isolada	11 051	1 049,0	0,1	0,7	219,6	219,7	12,0	114,5
" rebocada, avariada ou apagada	629	34,0	--	—	7,5	7,5	—	2,0
" rebocada, em ordem	479	7,0	-	—	2,5	2,0	0,1	1,5
Especial por conta da 1.ª Divisão	306	21,0		—	2,0	2,0	0,6	1,0
Sub - total	818 783	69 118,5	11,6	61,4	8.279,1	8 223,7	459,1	3.526,2
Manobras nas estações depósitos e oficinas	209 850	6 209,0	—	1,0	1 034,8	1 016,3	3,6	556,5
Prontidão nas estações, e depósitos	119 620	201,0	--	—	6,9	6,9	1,2	28,0
TOTAL GERAL	1.148.253	75 528,5	11,6	62,4	9.320,8	9.246,9	463,9	4.110,7

"VISTO"

P. Lopes da Fonseca
Chefe da Estatística

Belo Horizonte, 1 de Abril de 1941

"CONFERE"

Euclides José Ferreira
Chefe de Secção

QUADRO N.° TP — 18

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DE
— TRANSPORTES —

QUADRO Nº TP — 18

PERCURSO E CONSUMO POR ESPÉCIE DE TRENS — TRAÇÃO A VAPOR

1.ª DIVISÃO — BITOLA DE 1,00 — ANO DE 1940

ESPÉCIE DE TRENS	Percurso de locomotivas ou trens	Lenha m3.	CARVÃO — TONS.		OLEOS — LITROS			Estopa kg.
			Nacional	Estrangeiro	Cilindro	Máquina	Friso	
Trens de remunerado passageiros comuns	554 179	43 802,5	6,5	143,2	4.449,7	4.448,9	1.094,3	1 859,4
" " passageiros especiais	5 317	574,0	—	—	49,7	46,3	6,7	18,0
" " trens mixtos	576 566	53 117,0	3,0	39,2	5.131,8	5 125,7	1 115,5	2 327,9
" " trens suburbios	128 029	14 189,0	—	—	1 377,7	1.291,3	179,9	568,2
" " de mercadorias	668 519	76 809,0	5,1	127,1	6 969,5	7 000,6	835,7	1 978,3
" " de animais	30 397	3.465,0	0,5	7,5	303,8	307,1	51,1	107,3
" " trens tropas	27	[illegible]		—	0,2	0,2	0,2	—
Custo de Melhoramentos	66 994	5 498,0	0,4	6,2	452,5	464,9	45,9	164,7
Serviço de electrificação	63	7,0		—	0,2	0,2	0,1	—
Serviço de construção	301	8,0	—	—	1,0	1,0	—	1,0
[illegible]	1 553	124,0	—	0,8	14,0	14,0	1,5	6,5
Extra de lenha	17 942	1.316,9	—	4,8	167,7	166,8	21,4	49,7
Extra da V. P.	199 967	24 749,0	1,0	12,8	2 107,7	2 179,2	216,4	652,8
Socorro	127 676	15.275,5	2,0	1,3	1.320,6	1 567,9	63,2	461,7
Abastecimento do I. A. M.	4.192	53,5	—	0,3	69,2	68,5	7,0	26,0
Locomotiva em experiencia	19 908	2 568,0	0,5	1,6	230,9	231,6	18,2	66,5
" de auxilio	3 358	1 599,0		—	505,0	1 242,5	4,5	7,0
" isolada	33 536	3 290,0	0,7	4,8	411,2	481,5	33,1	118,8
" rebocada avariada ou apagada	28 574	2 481,5		3,3	184,7	201,3	19,3	58,3
" rebocada em ordem	1 206	42,0		—	8,0	8,0	0,6	4,5
Expresso por conta da 1.ª Divisão	756	40,0	—	—	6,5	7,8	0,5	2,0
Especiais por conta da Diretoria Geral	709	57,0		—	7,0	7,0	2,3	4,0
Especiais por conta do Dep.to da Linha	3.448	298,0	—	1,0	26,3	26,0	8,2	13,8
	142	18,0	—	—	1,0	1,0	0,5	—
TOTAL DE TRENS	2 473 379	249.866,0	19,7	353,9	23 801,9	24 891,7	3.726,1	8 496,4
Manobras nas estações, depósitos e oficinas	345 360	14 051,0	0,4	1,7	1.577,4	1 613,1	22,2	499,6
Manobras nas estações e depósitos	378 539	2 272,0	—	—	27,6	33,3	6,7	291,2
TOTAL GERAL	3 197 278	266 189,0	20,1	355,6	25 406,9	26 538,1	3.755,0	9.287,2

"CONFERI"
Lucilio José Ferreira
Chefe de Secção

Belo Horizonte, 1 de Abril de 1941

"VISTO"
P. Lopes da Fonseca
Chefe da Estatística

QUADRO N° TP — 19

PERCURSO E CONSUMO POR ESPÉCIE DE TRENS — TRAÇÃO A VAPOR

2.ª DIVISÃO — BITOLA DE 1,00 — ANO DE 1940

ESPÉCIE DE TRENS	Percurso de locomotivas ou trens	Lenha m3	CARVÃO — TONS		ÓLEOS — LITROS			Estopa kg
			Nacional	Estrangeiro	Cilindro	Máquina	Friso	
Transporte remunerado passageiros comuns	173 750	14.252,0	92,0	18,5	1.445,8	1.602,0	159,5	436,0
" " passageiros especiais	1 940	233,0	1,0	1,9	22,8	22,6	1,0	3,5
" " trens mixtos . . .	426 257	48 638,0	825,0	150,7	4 277,8	4.558,8	587,2	899,3
" " trens suburbios . .	38	9,0	—		0,2	0,2		-
" " de mercadorias . .	511 082	58 530,4	725,0	175,1	4 820,5	5 388,9	631,9	1 100,6
" " de animais . . .	39 638	4 985,0	—	8,8	376,1	438,6	36,5	160,0
" " trens tropas . . .	956	120,0	—	—	11,0	12,5	2,0	3,0
Escola de Melhoramentos	45 189	5 591,0	16,0	2,3	467,8	472,7	29,9	110,5
Serviço de eletrificação	9 817	1 543,0	14,0	2,4	174,0	163,0	7,0	33,5
Serviço de construção	104	[illegible]	—	—	1,0	1,0	0,4	—
Inspeção	822	75,0		0,3	9,2	10,2	2,0	2,0
Pagamento	9 940	938,1	20,0	4,3	117,0	120,9	13,0	21,0
Lastro de lenha	118 250	17 128,0	73,0	30,7	1 418,6	1 485,3	117,9	207,0
Lastro da V. P.	76 425	10 592,0	53,0	5,7	926,0	963,0	38,7	190,7
Lastro da T. Elétrica	201	19,0	7,0	9,0	2,5	2,5	—	0,5
Socorro	2 836	[illegible]	19,0	0,4	41,8	45,4	2,0	11,0
Abastecimento do I. A. M.	5.188	817,0	8,0	1,4	62,5	72,1	7,2	10,5
Composição de experiência	20	3,0	-	—	0,6	0,6	—	—
Locomotiva em experiência	306	30,0	—	3,5	22,5	19,2	—	4,1
" de auxílio	526	46,0	—	—	10,3	5,2	0,1	2,0
" isolada	23 507	1 881,0	4,0	4,3	266,2	272,8	14,5	21,0
" rebocada, avariada ou apagada .	13 016	404,0	—	—	123,3	130,1	9,3	9,0
" rebocada, em ordem . .	21 065	649,0	—	—	217,4	232,8	14,0	28,5
Especiais por conta da Diretoria Geral . .	2.179	176,0	-	3,6	21,9	23,8	2,5	6,8
Sub - total	1 483 952	167 042,4	1 657,0	428,9	14 839,8	16 047,0	1.676,6	3 200,5
Manobras nas estações, depósitos e oficinas	259 010	14 280,0	5,0	1,8	1 711,1	1.616,8	38,2	403,3
Prontidão nas estações, depósitos e oficinas	320 158	2 271,0	—	1,9	81,4	65,8	0,4	51,0
TOTAL GERAL	2 063 120	183.593,0	1 662,0	432,6	16 632,3	17.729,6	1 715,2	3.654,8

"CONFERE"

Euclides José Ferreira
Chefe de Secção

Belo Horizonte, 1 de Abril de 1941

"VISTO"

P. Lopes da Fonseca
Chefe da Estatística

QUADRO N.° TP — 20

PERCURSO E CONSUMO POR ESPECIE DE TRENS — TRAÇÃO A VAPOR

3.ª DIVISÃO — BITOLA DE 1,00 — ANO DE 1940

ESPECIE DE TRENS	Percurso de locomotivas ou trens	Lenha m3.	CARVÃO — TONS.		OLEOS — LITROS			Estopa kg
			Nacional	Estrangeiro	Cilindro	Maquina	Friso	
Transportes remunerados passageiros comuns	886 564	55 944,0	704,2	2 829,9	7.723,0	8 938,3	639,9	1 715,1
" " passageiros especiais	4 135	343,0	4,6	20,9	50,0	56,0	2,7	10,2
" " trens mixtos	386 433	32 410,0	508,2	996,6	3 982,4	4 599,0	477,3	1 077,5
" " trens suburbios	5 140	1 248,0	4,5	13,0	92,9	95,0	20,4	100,6
" " trens mercadorias	683 265	61 415,2	865,7	3 560,1	7 274,3	8 250,2	653,1	1 145,4
" " trens ambulancias	60 401	5 684,0	69,4	403,2	659,7	753,8	49,5	100,4
" " trens tropas	7 270	678,0	1,5	26,9	79,5	90,6	12,7	18,0
Fundo de Melhoramentos	69 429	8 756,4	83,0	74,1	688,0	784,8	75,9	97,0
Inspeção	3 152	177,0	2,5	17,1	34,6	38,4	3,5	6,5
Pessoal	20 946	1.398,0	11,5	28,7	191,1	221,0	8,8	31,3
Lastro de lenha	101 861	11 455,1	117,7	194,0	1 199,1	1.311,8	114,9	259,6
Lastro da V. P.	59.568	6 510,0	41,6	102,4	725,7	775,9	16,7	243,5
Lastro da E. Eletrica	29	2,0	—	0,5	0,2	0,3	--	—
Socorro	4 571	473,0	5,3	17,3	53,0	58,9	5,9	12,0
Locomotiva em experiência	3 775	250,0	24,5	39,1	447,8	477,4	6,0	51,9
" de auxilio	19 462	2 422,0	40,3	394,3	281,2	316,2	33,4	49,2
" isolada	47 473	2 682,0	42,5	154,6	593,3	660,6	48,9	107,6
" rebocada avariada ou apagada	960	37,0	—	0,9	9,6	10,4	0,1	--
" rebocada em ordem	1.106	37,0	1,6	0,5	25,5	28,2	—	3,0
Especiais por conta da 3.ª Divisão	95	4,0	—	0,2	1,0	1,0	0,5	0,2
Especiais por conta da Diretoria Geral	1 161	60,0	0,5	9,2	15,0	16,5	—	1,2
Especiais por conta do Dep. de Transportes	80	11,0	—	—	1,0	1,0		0,5
Especiais por conta do Dep.º Financeiro	40	2,0	—	—	6,0	6,0	—	0,5
Especiais por conta do Dep.º da Linha	17	2,0	—	—	0,5	0,5	—	—
Sub - total	2 366 833	191 991,7	2 528,8	8 884,1	24 134,6	27 492,1	2 170,2	5 031,6
Manobras nas estações, depositos e oficinas	600 850	8 612,0	497,4	358,1	1.981,2	2 427,0	7,3	1 219,4
Lenha nas estações, depositos e oficinas	510 343	420,0	2,0	8,5	21,9	29,8	0,5	20,5
TOTAL GERAL	3 478 026	201 023,7	3 028,2	9 250,7	26 137,7	29 948,9	2 178,0	6 271,5

"CONFERE"
Raul dos José Ferreira
Chefe da Secção

Belo Horizonte, 1 de Abril de 1941

"VISTO"
P. Lopes da Fonseca
Chefe da Estatistica

QUADRO N° TP — 21

PERCURSO E CONSUMO POR ESPECIE DE TRENS — TRAÇÃO ELÉTRICA

2.ª DIVISÃO — BITOLA DE 1,00 - ANO DE 1940

ESPECIE DE TRENS	Percurso de locomotivas ou trens	KWH	OLEOS LITROS Máquina	OLEOS LITROS Friso	ESTOPA kg.
Transporte remunerado passageiros comuns	2 172	22 401	—	—	1,5
" " passageiros especiais	2 392	26 882	4,5	9,5	0,5
" " trens mixtos	235 025	2 624 204	419,0	367,5	199,0
" " trens suburbios	13	300	—	—	0,5
" " de mercadorias	176.607	2 081 895	361,5	394,0	193,5
" " de animais	21 057	204 689	16,5	30,0	9,0
Fundo de Melhoramentos	555	5 351	0,5	1,0	0,5
Serviço de eletrificação	169	1.545	—	—	0,3
Inspeção	253	1 592	—	—	1,0
Pagamento	1.788	13 704	—	2,5	0,7
Lastro de lenha	25.401	303 100	60,0	67,5	32,0
Lastro da V. P.	8 182	60 456	20,1	13,5	7,0
Lastro da T. Eletrica	16 570	143 526	67,0	52,5	27,0
Socorro	361	2 710	1,0	—	1,0
Abastecimento do I. A. M.	2 010	26 638	0,5	2,5	1,0
Locomotiva em experiência	440	1 407	0,5	—	—
" isolada	21 408	83 287	32,1	45,0	10,0
" rebocada, avariada ou apagada	4 271	3 110	1,0	7,0	2,0
" rebocada, em ordem	5 992	1 294	3,5	10,5	1,5
Especiais por conta da 1ª Divisão	181	1 917	—	—	—
Especiais por conta da Diretoria Geral	727	6 958	0,5	1,0	—
Sub - total	526 169	5 617 678	997,1	997,0	487,8
Manobras nas estações e depósitos	11.300	3 750	1,5	2,5	1,0
Prontidão nas estações e depositos	19.325	1.090	2,0	2,0	0,5
TOTAL GERAL	556.794	5 622 518	1 000,6	1 001,5	489,3

Belo Horizonte, 1 de Abril de 1941

"CONFERE"

Euclides José Ferreira

Chefe de Secção

"VISTO"

P. Lopes da Fonseca

Chefe da Estatística

QUADRO N.° TP — 22

PERCURSO E CONSUMO POR ESPÉCIE DE TRENS — TRAÇÃO A VAPOR
NAS TRES DIVISÕES — NAS DUAS BITOLAS — ANO DE 1940

ESPÉCIE DE TRENS	Percurso de locomotivas ou trens	Lenha m3.	CARVÃO TONS Nacional	CARVÃO TONS Estrangeiro	OLEOS — LITROS Cilindro	OLEOS — LITROS Máquina	OLEOS — LITROS Friso	Estopa kg.
Transporte remunerado passageiros comuns	1 647 728	115 918,5	721,1	2 992,0	13 825,1	15 106,0	1 914,0	4.123,5
" " passageiros especiais	17 389	2 076,0	4,7	22,8	232,5	234,3	14,7	81,2
" " trens mixtos	1 808 330	167 50[illegible]	578,7	1.230,7	17 232,7	18 090,0	2 442,1	6 075,4
" " trens subúrbios	157 132	17 695,0	4,7	13,0	1 768,0	1 686,3	200,1	764,8
" " de mercadorias	1 957 070	205 470,0	945,7	3 873,0	20 125,7	21 690,[illegible]	2.171,0	4.550,8
" " de animais	130 435	14 137,[illegible]	69,0	419,5	1 339,0	1.499,5	137,1	307,0
" " trens tropas	8 671	834,0	1,7	26,[illegible]	94,5	108,1	15,1	22,[illegible]
Fundo de Melhoramentos	244 785	25 853,4	87,0	86,2	2 298,5	2 417,[illegible]	175,0	659,7
Serviço de electrificação	9 880	1 559,0	1,4	2,4	174,2	163,2	7,1	33,5
Serviço de construção	498	18,0	—	—	3,4	3,0	0,4	1,0
Inspeção	6 069	422,0	2,5	18,2	62,[illegible]	67,5	7,0	16,0
Locomoção	64 202	4 550,5	13,[illegible]	37,8	621,[illegible]	642,4	44,4	141,[illegible]
Lastro de lenha	532 828	63 560,0	126,7	237,[illegible]	5 936,8	6 196,[illegible]	529,1	1 640,0
Lastro da V. P.	283 802	34 553,[illegible]	48,[illegible]	109,[illegible]	3 251,[illegible]	3 581,[illegible]	120,0	1 011,2
Lastro da T. Elétrica	230	21,0	0,7	9,[illegible]	2,7	2,8	—	0,[illegible]
Socorro	12 697	1 493,[illegible]	7,2	18,[illegible]	184,[illegible]	189,[illegible]	16,2	58,[illegible]
Abastecimento do F. A. M.	39 731	4.037,[illegible]	1,3	3,[illegible]	465,1	478,[illegible]	26,[illegible]	149,1
Conversão de experiência	20	[illegible]	—	—	0,0	0,0		
Lavagem	43	3,[illegible]	—	—	0,4	0,4	—	—
Locomotiva em experiência	7 979	1 055,[illegible]	24,[illegible]	42,0	985,7	1 752,[illegible]	10,[illegible]	67,[illegible]
" de auxílio	53.022	5 765,[illegible]	41,[illegible]	399,1	704,[illegible]	803,8	66,6	170,[illegible]
" isolada	111 505	8 [illegible]	43,0	162,[illegible]	1 264,8	1 351,1	94,7	301,1
" rebocada, avariada ou apagada	15 811	517,[illegible]	—	0,[illegible]	148,4	157,1	10,1	15,[illegible]
" rebocada, em ordem	24 306	733,0	1,0	0,[illegible]	251,[illegible]	270,8	14,0	35,[illegible]
Especiais por conta da 1ª Divisão	1 015	78,[illegible]		—	0,1	0,[illegible]	2,0	5,[illegible]
Especiais por conta da 3ª Divisão	95	1,[illegible]		0,2	1,0	1,[illegible]	0,2	0,2
Especiais por conta da Diretoria Geral	6 788	534,[illegible]	0,[illegible]	13,8	63,2	66,[illegible]	10,7	21,8
Especiais por conta do Dep.º de Transportes	80	11,0	—	—	1,1	1,[illegible]		0,[illegible]
Especiais por conta do Dep.º Financeiro	40	2,1	—	—	6,0	6,0	—	0,[illegible]
Especiais por conta do Dep.º da Linha	153	20,0	—	—	1,7	1,[illegible]	0,5	—
Sub - total	7.142 947	678 018,0	2 725,[illegible]	9 728,2	71 055,4	76 654,[illegible]	8 032,0	20 254,7
Manobras nas estações, depósitos e oficinas	1 415 070	43 152,0	498,2	362,6	6 304,[illegible]	6 673,2	71,[illegible]	2 678,8
Ociosidade nas estações, depósitos e oficinas	1 328.660	5 164,0	2,0	10,4	137,8	135,8	8,8	390,7
TOTAL GERAL	9 886 677	726 334,0	3 226,1	10 101,3	77 497,7	83 463,[illegible]	8 112,1	23 324,2

"CONFERE"
Euclides José Ferreira
Chefe de Secção

Belo Horizonte, 1 de Abril de 1941

"VISTO"
P. Lopes da Fonseca
Chefe da Estatística

etembro	Outubro	Novembro	Dezembro	TOTAL
1185	—	—	2270	12612
1281	3439	2834	—	57292
—	258	—	—	1726
5727	1488	511	996	21215
12091	5195	1876	—	74178
2466	—	—	—	11533
—	4523	3611	—	28216
—	12149	6966	2825	97761
22750	27052	15798	6091	304533
—	—	—	—	—
—	2015	—	—	15477
7214	—	4197	—	44706
3709	—	3726	—	34872
10923	2015	7923	—	95055
3566	2108	983	—	39339
8827	2666	—	5938	53756
1801	2617	—	2110	26442
6267	—	1983	1181	29416
20461	7391	2971	9229	148953
54134	36458	26692	15320	548541

DEMONSTRAÇÃO DOS DORMENTES MARCADOS — EM 1940

LOCAL		MESES												TOTAL
Divisões	Residências	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	
1.ª	4.ª	2101	-	1550	—	2686	-	2377	443	1185			2270	12612
	5.ª	8011	1297	804	15400	2040	17001	—	5185	1281	3439	2834	-	57292
	11.ª	232	210	—	—	1026	—	-	--		258			1726
	12.ª	3038		-			4078		5377	5727	1488	511	996	21215
	13.ª	1539	1796	6179		17031		18263	10208	12091	5195	1876		74178
	14.ª	5069	-	849	1585	977		587		2466		-	—	11533
	15.ª	1685	3017	552	—		7391	2867	4570		4523	3611	—	28216
	16.ª	17196	1540	11299	9785	--	14844	6555	14602	—	12149	6966	2825	97761
	Soma .	38871	7860	21233	26770	23760	43314	30649	40385	22750	27052	15796	6091	304533
2.ª	1.ª	—	-	-	-	—	—	—	-	-		-	- -	—
	2.ª	—	4922	-		—	-	7077	1463	—	2015	-	—	15477
	3.ª	3216	--	—	5287	12009		2762	10021	7214	-	4197	—	44706
	6.ª	-	7966	2832	-	—	—	16639	-	3709	-	3726	-	34872
	Soma . . .	3216	12888	2832	5287	12009	—	26478	11484	10923	2015	7923	—	95055
3.ª	7.ª	3625	-	8277	-	9762	—	5634	5379	3566	2108	983		39339
	8.ª	1340		2161	1549	3442	9904	11019	6910	8827	2666	-	5938	53756
	9.ª	2955	—	2988	4256	—	4070	2488	3157	1801	2617	—	2110	26442
	10.ª	2860		3511	-	—	10324		3290	6207		1981	1181	29416
	Soma .	10780	—	16937	5805	13204	24298	19141	18736	20461	7391	2971	9229	148953
TOTAL DO DEPART		52867	20748	41002	37862	48973	67612	76268	70605	54134	36458	26692	15320	548541

Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Total
4939	3351	716	3717	47238
4185	1804	1034	1615	33889
3163	2531	985	143	17719
2904	1886	354	1158	19514
2363	3227	1422	539	21227
4010	7848	8453	5135	52436
3124	6553	2088	4679	40818
4141	5275	4241	4329	48857
28829	32475	19293	21315	281698
5621	2383	641	2578	42221
2238	1799	1941	2414	36610
3545	4247	2531	1610	37042
1637	3154	1555	1973	32302
13041	11583	6668	8575	148176
5379	3566	2108	988	40242
10207	3716	5466	4228	54557
5950	3646	3360	3688	62281
7190	11392	3479	1951	72527
28726	22320	14413	10855	229607
70596	66378	40374	40745	659481

DEMONSTRAÇÃO DO "EMPREGO DE DORMENTES" — EM 1940

LOCAL		MESES												Total
Divisões	RESIDÊNCIAS	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	
1.º	4.ª Residência . . .	4511	4587	4359	2213	5500	4921	4187	4237	4939	3351	716	3717	47238
	5.ª " . . .	—	4157	2373	3045	7172	3257	1820	3427	4187	1804	1034	1615	34851
	6.ª " . . .	2294	1511	436	368	1474	1917	1471	1426	3163	2531	985	143	17711
	12.ª " . . .	905	1416	375	638	964	3073	3351	2496	2904	1886	354	1158	19514
	13.ª " . . .	1825	1275	1035	1624	2106	1893	2697	1219	2363	3227	1422	539	21237
	14.ª " . . .	3982	1989	4141	1105	2595	3849	4659	4370	4010	7848	8453	5135	52136
	15.ª " . . .	1621	1957	2257	4327	1066	1410	7517	4219	3124	6553	2088	4679	40818
	16.ª " . . .	2717	2626	3282	4778	3438	3330	6017	4653	4141	5275	4241	4329	48857
	SOMA	17857	19512	18558	18098	24315	23650	31749	26047	28829	32475	19293	21315	281698
2.º	1.ª Residência . . .	2155	1523	2909	3518	3812	4616	5576	6889	5621	2883	641	2578	42221
	2.ª " . . .	2633	2916	1062	2175	3385	3175	6512	6360	2218	1799	1941	2414	36610
	3.ª " . . .	1586	1812	2331	2440	4480	5065	3202	4194	3515	4247	2531	1610	37017
	6.ª " . . .	4471	844	[illegible]	4856	2938	433	1090	9303	1637	3154	1555	1973	32302
	SOMA	10845	7095	6350	12989	14615	13289	16380	26746	13041	11583	6668	8575	148170
3.º	7.ª Residência . . .	3195	3364	1259	6178	2456	5815	5634	—	5379	3566	2108	988	40212
	8.ª " . . .	3169	3483	2675	2882	2651	3513	7586	4981	10207	3716	5466	4228	51[illegible]57
	9.ª " . . .	8134	4593	5706	5184	5869	6572	4771	4808	5950	3646	3360	3088	62281
	10.ª " . . .	3686	4213	5701	7329	4970	3698	8758	10070	7190	11392	3479	1951	72427
	SOMA	18181	15653	15431	21573	15946	19598	26749	19859	28726	22320	14413	10855	229667
TOTAL DO DEPARTAMENTO .		47186	42260	[illegible]	[illegible]	54876	56537	74878	72652	70596	66378	40374	40745	659481

QUADRO N.° TP — 25

MOVIMENTO GERAL DE DORMENTES EM 1940

LOCAL		Saldo de 1939	Mercados	Total	Emprego nas residências	Saldo para 1941
Divisões	Residências					
1.ª	4.ª Residência . . .	10957	12612	23569	47238	3684
	5.ª " . . .	—	57292	57292	33889	1023
	11.ª " . . .	1891	1726	3617	17719	525
	12.ª " . . .	781	21215	21996	19514	480
	13.ª " . . .	19713	74178	93891	21227	237
	14.ª " . . .	5654	11533	17187	52436	1799
	15.ª " . . .	1780	28216	29996	40818	552
	16.ª " . . .	10702	97761	108463	48857	4483
	SOMA	51478	304533	356011	281698	12783
2.ª	1.ª Residência . . .	19420	—	19420	42221	490
	2.ª " . . .	29152	15477	44629	36610	152
	3.ª " . . .	2281	44706	46987	37043	—
	6.ª " . . .	5716	34872	40588	32302	1621
	SOMA	[illegible]	95055	151624	148 176	2263
3.ª	7.ª Residência . . .	5402	39339	44741	40242	500
	8.ª " . . .	4478	53756	58234	54557	8277
	8.ª " . . .	9626	26442	36068	[illegible]	—
	10.ª " . . .	5671	22416	[illegible]	72527	[illegible]
	SOMA	25177	148953	174130	229607	9091
TOTAL DO DEPARTAMENTO . .		133224	548541	681765	659481	24737

NOTA: — A 3.ª Divisão recebeu em 1940, 2153 dormentes dos que lhe foram transferidos em 1939, como suprimento.

DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO

SR. DIRETOR

Em obediencia ao que preceitúa o item 4.º, § 1.º, do artigo 9.º, do Regulamento, estou passando a vossas mãos o relatorio dos serviços executados por êste Departamento, no ano p. passado, de 1940.

MOVIMENTO DE PAPEIS NO ESCRITORIO CENTRAL

Processos:

Entrados	9.230
Saídos	6.223
Registrados	7.029
Soma	22.482

Ofícios:

Expedidos	6.230

PESSOAL:

CHEFIA:

Eng.º Geraldo Soares de Albergaria — Chefe do Departamento	1
Eng.º Carlos José Mendes — Ajudante de Oficinas de 1-1-40 a 14-7-40	1
Eng.º Valdemar Baeta Neves — Ajudante de Oficinas de 21-11-40 a 31-12-40	
Eng.º Paulo de Moura Fernandes — Ajudante Técnico	1
Total	3

ESCRITORIO:

Valdemar Machado — Chefe do Escritório	1
Pessoal	21
Total	22

OFICINAS:

DIVINÓPOLIS:

Eng.º Francisco Botelho Martins Vieira — Chefe — de 1-1-40 a 9-2-40	1
Eng.º Heitor Noronha - Chefe - de 9-2-40 a 31-12-40	
Eng.º Luiz Mastragrano - Aux. Técnico (Químico)	1
Escritorio	11
Oficinas	620
Total	633

CRUZEIRO:

Eng.º Heitor Noronha - Chefe - de 1-1-40 a 8-2-40 Eng.º Silvio C. Pascoal - Chefe - de 8-2-40 a 31-12-40	1
Escritorio	8
Oficinas	427
Total	436

LAVRAS:

Eng.º Antônio Peixoto Filho - Chefe - de 1-1-40 a 1-8-40 Eng.º Francisco Peixoto - Chefe - de 1-8-40 a 31-12-40	1
Escritório	4
Oficinas	280
Total	285

S. JOÃO DEL REI:

Antonio Loureiro Pinto - Chefe - até 13-7-40 Eng.º José de Oliveira Fonseca - Chefe - de 8-6-40 a 31-12-40	1
Escritório	4
Oficinas	112
Total	117

BARRA MANSA:

Eng.º Francisco Peixoto - Chefe - de 1-1-40 a 1-8-40 Eng.º Antônio Peixoto Filho - Chefe - de 1-8-40 a 31-12-40	1
Escritorio	1
Oficinas	24
Total	26

TOTAL GERAL DO PESSOAL DO DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO EM 1940 . . . . . 1.522

SERVIÇOS EXECUTADOS NO DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO DURANTE O EXERCICIO DE 1940

Reparação de Locomotivas: — Durante o ano foram feitas 258 reparações de locomotivas, sendo 217 a vapor e 19 eletricas, da bitola de 1,00 e 22 da bitola de 0,76.

As reparações das locomotivas a vapor da bitola de 1,00 se classificaram em 101 grandes reparações, 81 médias e 25 pequenas; e das elétricas foram: 4 grandes, 3 médias e 12 pequenas reparações.

As reparações das locomotivas a vapor da bitola de 0,76, foram: 3 grandes, 17 médias e 2 pequenas reparações.

Construção e reparação de carros: — Durante o ano de 1940 foram construidos e reparados pelas Oficinas da Locomoção 244 carros das duas bitolas, sendo 206 da bitola de 1,00, inclusive 5 construções, e 38 da bitola de 0,76.

BITOLA DE 1,00

Os carros construidos foram: B-163, primeira classe e os dormitorios serie D, de numeros 110, 111, 112 e 113.

As reparações foram assim classificadas: 4 reconstruções, 32 grandes, 125 médias e 40 pequenas reparações.

BITOLA DE 0,76

Quanto às reparações dos carros da bitola de 0,76, foram as mesmas classificadas em 3 reconstruções, 10 grandes, 22 médias e 3 pequenas reparações.

Construção e reparação de vagões: — O numero de construções e reparações de vagões feitas pelas Oficinas deste Departamento, durante o mesmo período, foi de 918, sendo 808 da bitola de 1,00, inclusive 95 construções, e 110 da bitola de 0,76.

Um dos carros de 1.ª classe construidos pela Rêde Mineira de Viação nas Oficinas de Lavras

BITOLA DE 1,00

Os vagões construidos foram: 1 da serie VF, de numero 100, com capacidade para 36.000 quilos de lotação; 28 da serie VE, numerados de 141 a 164 e de 176 a 179, com capacidade para 30.000 quilos de lotação; 26 da serie KC (gaiolas para bovinos) numerados de 202 a 227, com capacidade cada uma para transportar 25 bois; 20 pranchas da serie QC, para 18.000 quilos de lotação, numeradas de 250 a 269, e mais 20 da serie ZC, tambem com capacidade para 18.000 quilos de lotação, numeradas de 200 a 219. As pranchas das series QC e ZC foram providas de rodas fundidas nas Oficinas de Divinópolis. Quanto às reparações, foram as mesmas classificadas em 22 reconstruções, 427 grandes reparações, 211 médias e 53 pequenas.

BITOLA DE 0,76

Foram as seguintes as reparações sofridas pelos vagões da bitola de 0,76: 10 reconstruções, 59 grandes reparações, 39 médias e 2 pequenas.

Aumento de lotação: — Do mesmo modo que nos anos anteriores, este Departamento, verificando que as estruturas de 104 veículos da bitola de 1,00 suportavam tonelagem superior, providenciou o aumento dos mesmos, de 18, 20 e 24 para 24 e 30 toneladas, ficando, assim, sem aquisição de novas unidades, aumentada a lotação de nossos vagões, de 436 toneladas, ou seja um aumento equivalente a cerca de 21 veículos de 20.000 quilos de lotação.

Instalação de freio a vacuo: — Durante o ano de 1940, 48 locomotivas da bitola de 1,00 receberam instalação completa de freio a vácuo.

No mesmo periodo foram providos de tubos de passagem e de instalação completa, 269 veículos, tendo 20

carros e 56 vagões sido providos de tubos de passagem, e 43 carros e 150 vagões com instalação completa.

Lubrificadores de frisos de rodas: — Durante o ano de 1940, foram colocados 262 aparelhos lubrificadores de frisos em 127 locomotivas das duas bitolas, assim distribuidos:

240 em 120 locomotivas a vapor da bitola de 1,00
16 em 4 locomotivas eletricas da bitola de 1,00
6 em 3 locomotivas a vapor da bitola de 0,76.

Melhoramentos de carros e vagões: — Este Departamento, como vem fazendo nos anos anteriores, providenciou em 1940 a colocação de vestibulos e sanfonas em mais 21 carros da bitola de 1,00, tendo 10 primeiras classes, 1 dormitorio e 1 restaurante sido providos de sanfonas e 9 segundas com vestibulos.

Providenciou tambem para que todos os carros de passageiros que sofressem reconstrução ou grandes reparos tivessem seus mobiliarios substituidos ou aumentados.

Assim, 6 carros de 1.ª classe, da bitola de 1,00, tiveram os seus lugares aumentados de 37 para 48 lugares e 39 das duas bitolas (27 da bitola de 1,00 e 12 da de 0,76) sofreram grandes melhoramentos em seus mobiliarios.

Dentre os carros da bitola de 1,00 que receberam tais melhoramentos, contam-se: 16 primeiras classes, 3 segundas, 5 mixtos e 3 restaurantes e os da bitola de 0,76: 6 primeiras classes, 4 segundas e 2 mixtos.

Afim de proteger as mercadorias, de goteiras, fagulhas etc., este Departamento providenciou para que fossem forrados os tétos de 95 vagões fechados para mercadorias, sendo 71 para 24.000 quilos e 24 para 18.000 quilos de lotação.

Baixa de material rodante: — E' o seguinte o material rodante que, durante o ano findo de 1940, teve baixa do inventario da Rêde: locomotiva n.º 80 da ex-Sul, cedi-

da à Estrada de Ferro Petrolina a Terezina e os vagões VD-232, VC-210 e V-199, por terem ficado completamente queimados, em consequencia do acidente ocorrido no quilometro 713, na linha de Garças a Belo Horizonte, no dia 6 de maio de 1939.

A baixa desses vagões foi autorizada pelo Snr. Ministro da Viação e Obras Publicas, em o oficio n.º 8.518, de 11-12-39, conforme consta da pagina 689 do Boletim n.º 16, da Inspetoria Federal das Estradas.

Baixas solicitadas: — Por terem sido julgados imprestaveis, foi solicitada baixa, do inventario da Rêde, dos seguintes veículos:

Da ex-Oeste: — B-3, 5, 10, 15 e 25; DL-5, 6, 12, 13 e 14; H-6, 45, 25, 43, 68, 69, 137, 141, 143, 145, 155 e 158; L-5, 6, 7, 11, 13, 14, 15 e 16; OT-83 e 85; S-3 e 21; V-8 e 79 e VT-3, todos da bitola de 1,00; e LL-26 da bitola de 0,76.

Da ex-Sul: — D-16, R-7, HV-29 e PV-18.

Da seriação nova (RMV): — UC-101, VC-100 e 130 e VD-242.

Transformação de veículos: — O vagão QF-1, da ex-Sul, foi transformado em prancha da serie ZC, a qual recebeu o numero 165 da citada serie; e bem assim o vagão-gaiola H-25, tambem da ex-Sul, foi transformado em prancha da serie QC, recebendo o numero 209.

Foram igualmente transformados mais 16 veículos da ex-Oeste, sendo 8 de cada uma das duas bitolas.

Os da bitola de 1,00 foram: LL-1, 2, 28, 31, 33, 37, 41 e 42 (gondolas), que foram, respectivamente, transformadas nas seguintes pranchas: ZC-153, 181, 177, 172, 155, 110, 170 e 171.

Os da bitola de 0,76 foram: L-1, 14, 15, 16, 17, 19 e 20 (pranchas), que foram transformadas, respectivamente, nas seguintes gondolas: MC-32, 39, 33, 27, 28, 34 e 29;

e o VC-5, coletor, que foi transformado em VA-6, fechado para mercadorias.

Sendo prancha o RB-113 e estando com a serie em desacôrdo com suas características, foi a mesma alterada, passando de RB-113 (socorro), para QC-189 (prancha).

Existencia de veículos: — Com a construção de 100 veículos e baixa de outros 3, ficou aumentado, de mais 97, o total existente na Rêde, de 2.262 em 1939, para 2.359 em 1940, inclusive os que aguardam baixa.

Fabricação de rodas de ferro fundido: — Dos diversos serviços executados por este Departamento, durante o ano de 1940, destaca-se, sem dúvida, a fabricação de rodas inteiriças de ferro fundido regelado, pois, a-pesar de terem sido fabricadas com aparelhamento rudimentar, ainda não se verificaram quaisquer acidentes, fraturas ou deslocamentos nessas rodas em serviço.

O processo para fabricação dessas rodas é o de fundição em coquilha que, como se sabe, dá lugar a um grande endurecimento superficial do ferro vasado em temperatura conveniente nos moldes e que entra em contacto imediato com as partes da coquilha. Esse endurecimento, que vai até a uma profundidade uniforme de cerca de 12 a 20 milimetros, faz com que a roda suporte perfeitamente os varios esforços a que fica submetida em serviço, já havendo rodas com 50.000 quilometros de percurso não apresentando ainda qualquer sintoma de deterioração ou enfraquecimento.

Nas Oficinas de Divinópolis, onde estão sendo fabricadas, já foram fundidas 416 rodas, sendo que as pranchas de 18.000 quilos de lotação alí construidas (20-QC e 20-ZC) foram providas unicamente com essas rodas.

Logo esteja concluida naquelas Oficinas a instalação de uma grande fundição, com o emprego de métodos industriais convenientes, a produção terá o aumento neces-

Fabricação de rodas, em coquilha, nas oficinas de Divinópolis

Uma roda fabricada em coquilha, nas Oficinas de Divinópolis

sario para fundição de 100 rodas semanalmente, dando como resultado uma economia de cerca de mil e quinhentos contos anualmente para a Rêde.

Construção de veículos — Dos 218 veículos, cujos projétos e orçamentos foram submetidos à vossa apreciação, em 1939, pelos oficios ns. 350 e 687-A, de 9 de março e 13 de maio, e em 1940, pelos oficios 1.222, 1241 e 1558-A, de 6 e 11 de outubro e 12 de dezembro, respectivamente, nos quais solicitei autorização para construí-los, afim de atendermos às necessidades do trafego sempre crescente, e, principalmente, devido ao aumento de cerca de 200 quilometros provenientes da ligação do trecho de Patrocinio-Ouvidor, — já foram construidos 124, sendo 24 em 1939 e 100 em 1940, inclusive 1 da serie VF, de que será feito expediente para autorização regular da construção.

Dos veículos acima citados, ficou concluida a construção dos 50 vagões fechados para mercadorias, da serie VE (m/m 350-A de 9-3-39) e 20 pranchas da serie ZC, destinadas ao transporte de lenha (m/m 687-A de 13-5-39). A construção desses últimos foi autorizada pelo decreto 4.368 de 10-7-39, do Sr. Presidente da República.

A despêsa para a construção dos vagões VE foi orçada em 2.028:719$800; e a das pranchas ZC em ..... 431:734$980.

Quanto ao valor real da despêsa da construção desses veículos, cabe ao Departamento Financeiro apresentá-la, visto estar a cargo da Contabilidade a sua apuração.

Centralização de serviços de carros — Em 1940 ficou concluida a transferência do pessoal e de algumas máquinas operatrizes, da Oficina de marcenaria de Cruzeiro para a de Lavras, afim de, centralizando a reparação de carros, facilitar a uniformização do material reparado ou construido.

Na exposição por mim feita em o m/m 1.328-A, de 28-8-39, no qual pedia a aprovação dessa Diretoria para centralizar os serviços de carros em Lavras, tive oportunidade de demonstrar as desvantagens que ocorriam com as reparações de carros em Oficinas diferentes, e as vantagens provindas da centralização dêsses serviços em uma única Oficina.

A centralização em Lavras ficou concluida no primeiro semestre dêsse ano e o seu resultado já está se fazendo sentir. Assim é que, em 1939, pelas duas Oficinas (Cruzeiro e Lavras) sofreram grandes e médias reparações, 151 carros da bitola de 1,00, ao passo que, em 1940, essas reparações, somente em Lavras, foram, no mesmo periodo, elevadas para 166, incluindo-se 5 carros (4 dormitorios e 1 de primeira classe), que foram construidos de conformidade com programa previamente traçado por êste Departamento, sendo que êstes, por terem sido construidos unicamente ali, saíram rigorosamente padronizados, o que, dificilmente, seria conseguido, si tais serviços fossem executados separadamente, isto é, em Cruzeiro e Lavras.

Como se vê, não foi necessário longo tempo para que se fizessem sentir os bons resultados da centralização, bastando apenas um semestre para que fossem verificados.

PRODUÇÃO INDUSTRIAL EM 1940

A principal produção das Oficinas do Departamento da Locomoção, para os seus serviços e fornecimentos aos demais Departamntos, é a seguinte:

Bronze em obra - - - - - - - -	93.094,500	kgs.
Enchimento preparado - - -	105.963	"
Carvão vegetal - - - - - - - -	49.500	"
Ferro fundido - - - - - - - - -	789.787	"

Madeira desdobrada - - - -	2.962	Ms3.
Metal patente - - - - - - - -	11.563,500	kgs.
Buchas de metal patente -	43	
Parafusos de ferro (dimensões diversas) - - -	16.000	kgs.
Pinos de ferro de - - - - - - 7/8" x 3½" - - - - - - - - -	533	"
Rebites de ferro (dimensões diversas) - - - - -	1.610	"
Solda forte - - - - - - - - - -	50	"
Latão fundido - - - - - - - -	119	"

Continuando o programa adotado, para melhoria dos carros de passageiros, houve, para êsse fim, a produção abaixo, principalmente:

Acumuladores - - - - - - - - - - - - - - - - -	720
Janelas basculantes - - - - - - - - - - - - - -	33
Plafouniers uniformizados (grandes) - -	56
Plafouniers uniformizados (pequenos) -	40
Sanfonas completas para passagem entre carros - - - - - - - - - - - - - - - - - -	46
Lâmpadas de leitura para carro - - - - -	26
Dínamos para carro (reparados) - - - -	12

Para instalação de freio vácuo, foi, notadamente, a seguinte:

Cilindros simples de 15 - - - - - - - - - - - -	31
Cilindros simples de 18 - - - - - - - - - - - -	329
Cilindros simples de 21 - - - - - - - - - - - -	72
Cilindros combinados de 18 - - - - - - - - -	47

Na Secção de Aparelhos Telegráficos, de Lanternas,

Lampeões, etc., das Oficinas de Divinópolis, foram feitas, acentuadamente, as seguintes reparações:

Aparelhos telegráficos	76
Telefones diversos	11
Relógios de ronda	23
Relógios de parede	29
Carimbadores de bilhetes	25
Lampeões de mesa e centro	49
Lampeões "Olho de Boi"	36
Lampeões Belga	2
Lampeões Tulipa	20
Lanternas e lampeão de sinal	297
Miliamperímetro	6
Pinças para selar	29

Na Secção de Marcenaria das Oficinas de Divinópolis, de reparo de Móveis e Utensílios destinados a varias dependencias da Rêde, verificou-se, notadamente, a seguinte produção:

Armário para Secção Técnica	1
Bancos para plataforma	14
Cadeiras giratorias (reparadas)	2
Cadeiras de braço (reparadas)	2
Cadeiras (reparadas)	128
Cadeiras	59
Carrinhos para limpeza (reparados)	36
Carrinhos para baldeação e descarga (reparados)	72
Fichários diversos	16
Mesas (reparadas)	5
Mesas para escritório	16
Mesas para máquina de escrever	14
Mesas para aparelho telegrafico	1
Prancheta para desenho (reparada)	1

Peças para sala de espera (reformadas)	7
Pranchas para descarga em estações - -	53
Sofá (reparado) - - - - - - - - - - - - - -	1
Guaritas - - - - - - - - - - - - - - - - - -	27
Trolis completos - - - - - - - - - - - - - -	4

Na Secção das Oficinas de Divinópolis, de reparação de chaves, de caixas dágua e serviços outros, houve, principalmente, a seguinte produção:

Talas de junção para trilhos (adaptadas) - - - - - - - - - - - - - - -	1.300	
Parafusos para caixa dágua de Ibiá	900	
Bitolas para linha de 1,00 - - - - - -	20	
Selas para apôio de trilhos - - - - -	24.000	kgs.
Cadeados para chave, tipo "Baêta Neves" - - - - - - - - - - - - - - -	53	
Chaves completas - - - - - - - - - - - -	61	
Cruzamentos - - - - - - - - - - - - - - -	3	
Caixa dágua de ferro fundido - - - -	9	paineis

Nas Oficinas de Barra Mansa, destinadas a serviços de reparação de locomotivas elétricas, além das locomotivas reparadas, de que se fez menção em outro local, houve, para conservação de locomotivas em tráfego, a produção indicada abaixo:

Bobina de campo de ventilador (reparo) -	2
Induzido de ventilador (reparo) - - - - - - -	1
Bobina de induzido para motor do ventilador (confecção) - - - - - - - - - - - - -	1
Resistência de tração (reparo) - - - - - - -	1
Bronze para manga de eixo (tornear) - - -	2
Contator de tração (reparo) - - - - - - - - -	2
Resvalador para pantógrafo (reparo) - -	3

Resvalador p/ pantógrafo (confeccionado)	16
Convertidos para locomotiva (reparo) - - -	4
Bobina para induzido de compressor (reparo) - - - - - - - - - - - - - - - - - -	1
Bobina campo exaustor (reparo) - - - - - -	1
Pantógrafo para locomotiva (reparo) - - -	6
Motor exaustor de locomotiva (reparo) - -	1
Induzido do convertidor (reparo) - - - - -	6
Bobina para compressor (confecção) - - -	38
Contator completo para compressor de ar (reparo) - - - - - - - - - - - - - - - - - -	1
Grupos inferiores de pantógrafo (reparo)	3
Induzido de compressor (reparo) - - - - - -	1
Coletor de 50 volts (reparo) - - - - - - - - -	2
Velocímetro registrador (reparo) - - - - - -	1
Coletor para resistência (confecção) - - - -	1
Bomba de vácuo (reparo) - - - - - - - - - - -	3

Além da produção já enumerada, nota-se, por ser de alguma importancia, mais a seguinte:

Lubrificadores para frisos de roda de locomotiva - - - - - - - - - - - - - - -	378	
Tintas para aparelho telegráfico - - - -	720	
Estrêlas de zinco para telégrafo - - -	6.000	
Garras de bronze para fio canelado - -	700	pares
Água distilada - - - - - - - - - - - - - - - - -	1.060	litros
Botijões para água distilada - - - - - -	71	
Ligação para iluminação de carros (preparo) - - - - - - - - - - - - - - -	57	
Bateria para tração elétrica (reparo)	5	
Bateria completa de locomotiva elétrica (confecção) - - - - - - - - - - - - - - -	1	
Rail-bond para eletrificação (confecção) - - - - - - - - - - - - - - - - - -	2.346	kgs.

Bolsa para relógios de ronda (confecção) - - - - - - - - - - - - - - - - -	10
Bolsa para expediente (confecção) - -	4
Retensores (confecção) - - - - - - - - - -	1.700
Cruzetas para linha de transmissão de energia elétrica (fabricadas) - - -	300
Cruzetas para poste telegráfico (fabricadas) - - - - - - - - - - - - - - - -	100
Bombas de vácuo (reparadas) - - - - -	4
Bomba de vácuo (confeccionada) - - -	1
Rodas de ferro fundido - - - - - - - - - - -	416

Belo Horizonte, 20 de Fevereiro de 1941.

GERALDO ALBERGARIA
Chefe do Departamento da Locomoção

QUADRO N.° LO — 1

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DA
LOCOMOÇÃO

LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1940

QUADRO Nº LO — 1

"VAPOR"

TIPO	BITOLA DE 1,00				BITOLA DE 0,76				TOTAL			
	RS	ENC	ES	SOMA	RS	ENC	ES	SOMA	RS	ENC	ES	SOMA
4-4-0	—	—	13	13	1	5	16	22	1	5	29	35
2-6-0	3	4	20	27	—	—	—	—	3	4	20	27
4-6-0	4	—	47	51	1	—	13	14	5	—	60	65
4-6-2	2	—	37	39	—	—	—	—	2	—	37	39
2-8-0	1	—	39	40	3	—	19	22	4	—	58	62
2-8-2	1	—	26	27	—	—	—	—	1	—	26	27
0-4-2-T	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1
2-6-2-T	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1
2-4-0	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1
2-4-2	1	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1
2-6-2		3	1	4	—	—	—	—	—	3	1	4
2-6-4	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	3	3
0-8-0	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1
2-4-4-0	1	—	1	2	—	—	—	—	1	—	1	2
2-8-4	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	3	3
SOMA .	13	7	194	214	5	5	48	58	18	12	242	272

"ELETRICAS"

TIPO	BITOLA DE 1,00			
	RS	ENC	ES	SOMA
0-4-4-0	1	—	12	13

RS Retirada do serviço
ENC Encostadas
ES Em serviço .

Belo Horizonte, 28 de Fevereiro de 1941

A locomotiva nº 80 da ex-Sul, tipo 2-6-0, foi cedida à E. F. Terezina.

Valdemar Machado
Chefe do Escrit.º Central do Dept.º

Geraldo Albergaria
Chefe do Dept.º da Locomoção

José Catharino de Sant'Anna
4.º Escriturário

QUADRO N.° LO — 2

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DA
LOCOMOÇÃO

QUADRO Nº LO — 2

MATERIAL RODANTE REPARADO EM 1940

Especie	C T	R C		G R		M R		P R		TOTAL	
	B. 1,00	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76
Locomotivas . .	—	—	—	105	3	84	17	47	2	236	22
Carros	5	4	3	32	10	125	22	40	3	200	38
Vagões . . .	95	22	10	427	59	211	39	53	2	808	110

CT — Construção
RC — Reconstrucão
GR — Grande Reparação
MR — Media Reparação
PR — Pequena Reparação.

Belo Horizonte, 28 de Fevereiro de 1941

José Catharino de Sant'Anna
4º Escriturário

Valdemar Machado
Chefe do Escrit.º Central do Dept.º da Locomoção

Geraldo Albergaria
Chefe do Dept.º da Locomoção

MATERIAL RODANTE EXISTENTE NAS OFICINAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1940.

ESPECIE	AGUARDANDO		EM REPARAÇÃO		TOTAL	
	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76
Locomotivas	—	2	14	3	14	5
Carros	14	8	26	4	40	12
Gaiolas	3	5	10	—	13	5
Gondolas	11	5	6	—	17	5
Pranchas	4	—	4	—	8	—
Vagões	32	1	36	—	68	1
Alojamentos	—	—	—	—	—	—
Carros de socorro . .	—	—	1	—	1	—
Veículos da ant. E. F. Trespontana . . .	1	—	—	—	1	—

Belo Horizonte, 28 de Fevereiro de 1941.

Valdemar Machado
Chefe do Escrt. Central do Dept.° da Locomoção

José Catharino de Sant'Anna
4.° Escriturario

Geraldo Albergaria
Chefe do Dept. da Locomoção

QUADRO N.º LO — 4

MATERIAL RODANTE E DE TRAÇÃO EXISTENTE NA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1940

ESPECIE	OESTE				SUL		EMV			TOTAL GLOBAL		OBSERVAÇÕES
	Bit. 1,00		Bit 0,76		Bit 1,00		Bit 1,00		Bit 0,76	Bit 1,00	Bit 0,76	
	Serie	Quant.	Serie	Quant.	Serie	Quant	Serie	Quant	Quant	Quant	Quant	
LOCOMOTIVAS:												
A vapor	Loc	111	Loc	58	Loc	103				214	58	CENSO DE LOCOMOTIVAS — [illegible]
Elétricas		13	—	—	—	—		—		1		
CARROS:												CONSERTO — [illegible]
Administração	A	2	A	1	—	—	A	14	5	15	6	Os [illegible] construídos foram [illegible]
Engenho	—		—	—	—	—	A	3	1	3	1	Os [illegible]
Dormitorio	—		D M	1	—	—	D	14	6	14	7	[illegible]
Sala	B S	1	—	—	—	—	I	5		6		
Restaurante	—	—	—	—	R	1	C	14	1	15	1	Qu[illegible] de 250 a 264 e mais 24 [illegible]
1ª classe	B	5	—	—	B	2	B	[illegible]	15	69	15	de [illegible] a 219
2ª classe	D	7	D	4	C	6	C	[illegible]	14	65	18	
Misto	B D	2	—	—	D	1	D	[illegible]	7	30	7	BAINAS ALTERIZADAS — Os vagões VD [illegible]
Bonde	—		D D	7	—	—					7	o V 190 [illegible]
Bagagem e correio	F	2	—	—	E	3	I	49	17	54	17	que [illegible]
" " animais	O	3	O	3	—	—	H	5	6	8	9	de [illegible]
Fúnebre	—		Z	1	—	—	I	1		1	1	A [illegible]
VAGÕES												de [illegible]
Coletor para aves	—	—	V C	2		—			—		2	e [illegible]
" misto	—	—	—	—		—	N E		1	—	1	de 11 [illegible]
" "	—	—	—			—	N D	9		9		de [illegible]
Gaiola para animais	B	28	H	22	H	11				39	22	BAINAS SOLDADAS — Por [illegible]
" " "	—		—	—	H V	9				9	—	a [illegible]
" " bovinos	—	—	—		—	—	K A		15		15	Dos [illegible]
" " "	—	—	—			—	K B	110	11	110	11	23, 43, 45 [illegible]
" " "	—		—				[illegible]	100	—	100		137, 141, 143, 145 [illegible]
" " suinos	H S	5	HS	2	S	11	[illegible]	22	—	38	2	e Nº [illegible] 8 e 79, XI 3 e 11 [illegible]
Fechado para mercadorias	—	—	—	—	Q	1			—	1		Dos [illegible] D 16, R 7, HV 29 [illegible] VD-242
" " "	—		—	—	L	12			—	12		VC 100 [illegible]
" " "	—	—	—	—	L Q	17			—	17		TRANSFORMAÇÃO — O vagão [illegible]
" " "	V	38	V	29	V	13			—	51	29	[illegible]
" " "	—	—	—	—					29	—	29	[illegible]
" " "	—	—	—	—		—	V A		55	33	55	QC, [illegible]
" " "	—	—	—	—		—	V B	33		33		[illegible]
" " "	—	—	—	—	—	—	V C	132	—	132	—	cada uma [illegible]
" " "	—	—	—	—	—	—	V D	318	—	318	—	[illegible]
" " "	—	—	—	—	—	—	V E	80	—	80	—	[illegible] a de 1,00, foram:
" " "	—	—	—	—	—	—	V F	1	—	1	—	LL-1, 2, [illegible]
" " "	V T	1	—	—	—	—		—	—	5	—	formad[illegible]
" " trigo	—	—	—	—		—	C C	5	—	5	—	[illegible]
" " grãos	—	—	—	—	—	—	C D	5	—	13	6	formadas, [illegible]
" " "	I	12	I	6	I	1		—	—	3	—	e VC [illegible]
" " inflamaveis	—	—	—	—	I V	3			4		4	Sendo [illegible]
" " "	—	—	—	—	—	—	F A	—	5	—	5	suas características [illegible]
" " "	—	—	—	—	—	—	F B			15	—	QC 189 (prancha)
" " "	—	—	—	—	—	—	T C	15	—	42		
" " "	—	—	—	—	—	—	T D	42	—	4		BALANÇO — [illegible]
" " "	—	—	—	—	—	—	W B	4		3		[illegible]
" " automoveis	—	—	—	—	—	—	W C	3	—	2	—	[illegible]
" " "	—		—	—	—	—	W D	2	—	5	—	[illegible]
" " "	—		—	—	—	—	S D	5	—	13	4	[illegible]
" frigorifico	—		—	—	—	—		—	—	1		[illegible]
Vagão aberto (gondola) para pedra	N S	13	N S	4	—	—	N B	1	—	21	4	[illegible]
" " (") " "	—	—	—	—		—	N C	21	4	19		[illegible]
" " (") " "	—	—	—	—		—	N D	19	—	17		[illegible]
" " (") de bordas altas	O T	9	N	8	V M	8			—	67	8	[illegible]
" " (") " " "	—		—	—	—	—	M C	67	48	63	48	[illegible]
" " (") " " "	—	—	—	—	—	—	M D	63	—	27		[illegible]
" " (") para lastro	L L	5	L L	11	—	—	M I	27	—	5	11	[illegible]
" " (") com parede nas extr	—	—	—	—	—	—	O B	—	1	—	1	[illegible]
" " (") de bordas baixas	—	—	—	—	—	—	P A		3	—	3	[illegible]
" " (") " " "	—	—	—	—	—	—	P B	—	10	—	10	[illegible]
" " (prancha) com fueiros	—	—	—	—	T L	19	P C	17		17		[illegible]
" " (") " "	L	6	—	—	P V	8		—	—	19		[illegible]
" " (") " "	T	19	T	11	—	—		—	—	14		[illegible]
" " (") com grades nas testeiras	—	—	—	—	—	—	Q A	—	22	19	11	[illegible]
" " (") " " " "	—	—	—	—	—	—	Q B	1	19	—	22	[illegible]
Alojamento do pessoal	D L	7	D L	3	—	—	Q C	133	3	1	19	[illegible]
Carros de socorro	S	8	S	9	—	—	Z B		1	133	3	[illegible]
Vagões da antiga Trespontana	—	—	—	—	EPT	5	Z C	110	—	1	1	[illegible]
SOMA		173		124		131	Z D	3	—	110	—	[illegible]
							R A	15	8	3	—	[illegible]
							R B	12	—	22	11	[illegible]
								—	—	20	9	[illegible]
										5	—	[illegible]
								1.620	314	1.924	435	

Belo Horizonte, fevereiro de 1941

José Catharino de Sant'Anna
4.º Escriturario

Vasconcellos Machado
Chefe do Escrit. Central do Dept. da Locomoção

[illegible]
Chefe da Repartição da Locomoção

DEPARTAMENTO FINANCEIRO

SR. DIRETOR:

Dando cumprimento ao estabelecido no Regulamento da Estrada, tenho a satisfação de apresentar-vos o Relatório dêste Departamento, referente ao exercício de 1940.

Pela organização administrativa da Rêde, incumbe ao Departamento Financeiro escriturar a receita e a despêsa da Estrada, adquirir, guardar e distribuir os materiais necessários aos seus serviços e providenciar, com os recursos da Tesouraria e dos suprimentos fornecidos pelo Estado, a liquidação das contas, faturas e folhas de pagamento do pessoal da Rêde, da Construção da linha de Ouvidor e dos serviços da Eletrificação.

Em virtude das dificuldades financeiras e decorrentes do desequilibrio orçamentário da Estrada e da falta de regularidade no fornecimento de recursos para cobertura dos deficits de custeio que se vêm verificando na exploração do tráfego das linhas férreas arrendadas, tivemos, durante o exercício de 1940, como nos anos anteriores, os nossos trabalhos perturbados pela dívida flutuante da Estrada.

Temos vencido e enfrentado, com a melhor bôa vontade, uma situação de grandes dificuldades.

Todavia, o atraso na liquidação de coberturas comerciais, como sabeis, afeta diretamente o crédito da Estrada e encarece exageradamente o preço dos materiais adquiridos em concorrência, agravando ainda mais as nossas dificuldades.

Como medida capaz de solucionar a crise financeira da Estrada, peço vênia para vos sugerir um entendimento com o Estado, no sentido de ser promovida a consolidação da dívida flutuante da Rêde, por meio de um empréstimo a longo praso, amortizavel mensalmente pela Secretaria das Finanças.

A Estrada de Ferro Sorocabana, em situação quase idêntica à da Rêde, procedeu assim em 1939, conforme consta do relatório dessa Estrada, referente ao citado exercício: negociou um empréstimo de 10.000 contos com um Banco da Capital paulista e com o dinheiro obtido conseguiu normalizar a situação de suas contas em atraso.

Temos fundada esperança em que a Rêde atingirá, em 1942 ou 1943, o seu almejado equilíbrio orçamentário.

A dívida flutuante desta Estrada, representada pelos descobertos financeiros dos exercícios de 1936 a 1940, é de responsabilidade do Estado e se encontra registrada na Secretaria das Finanças, a crédito da conta corrente da Rêde, em consequência de operações decorrentes da execução orçamentária nos exercícios citados.

Atingido o equilibrio financeiro, a Rêde Mineira de Viação poderá reembolsar o Estado do que fôr despendido com a operação de crédito sugerida por êste Departamento e que se nos apresenta como medida capaz de debelar a crise financeira que atravessamos, cuja agravação poderá comprometer a eficiência dos serviços ferroviários desta Rêde, tão elogiados pelo público.

Não obstante os impecilhos apresentados, os serviços a nosso cargo correram regularmente, durante o ano de 1940, conforme vereis pelos dados que se seguem, apresentados pelos Chefes de Serviço das repartições que integram o Departamento Financeiro:

Chefia do Departamento.
Ajudância de Materiais.
Contabilidade.
Tesouraria.
Serviços de Pessoal.

CHEFIA DO DEPARTAMENTO

Continuou, durante o ano de 1940, como Ajudante desta Chefia o Dr. Alarico Irineu de Araujo.

Durante o exercício em referência foram recebidos e despachados pela Chefia 11.201 processos. A correspondência expedida constou de 537 memoranda, 219 oficios e 13 cartas. Durante o ano trabalharam na Chefia do Departamento 8 funcionários.

AJUDANCIA DE MATERIAIS

Os serviços da Ajudância, a cargo do Eng.º Artur Lourival da Fonseca, estão sub-divididos nas seguintes repartições:

Secção de Compras.
Almoxarifado.
Tipografia e Secção de Impressos.
Foram organizadas, em 1940, 33 concorrências, ten-

do sido expedidas 711 encomendas no valôr de ..... 22.520:923$800, assim distribuidas:

Dormentes - - - - - - - - - -	2.995:127$200
Lenha - - - - - - - - - - - - - -	5.552:370$100
Móveis e Utensílios - - - - -	67:880$000
Madeira - - - - - - - - - - - -	910:962$800
Materiais diversos - - - - - -	10.954:916$500
Carvão - - - - - - - - - - - - -	1.228:876$000
Lubrificantes - - - - - - - - - -	810:791$200

Por adiantamentos aos Srs. Representante da Rêde, no Rio, Almoxarife e Armazenistas Regionais, foram adquiridos materiais no valôr de 372:394$300.

A codificação dos materiais não poude ser feita em 1940, dado o atraso que se verificava no serviço do Almoxarifado.

Os serviços da Ajudância de Materiais eram executados por 15 funcionários em Janeiro de 1940, passando a 21 em Abril e decrescendo para 18 em Dezembro. Neste número estão incluidos os 4 Recebedores de Madeira e dormentes.

SECÇÃO DE COMPRAS

A Secção foi chefiada, até 2 de Abril, pelo Auxiliar Administrativo de 2.ª, Sr. Adalberto Gonçalves, tendo sido êste substituido, em 3 de Abril, pelo Sr. José Batista Sampaio — Chefe do Escritório Central.

O movimento da Secção pode ser resumido no quadro abaixo:

Papeis procedentes da Chefia do Departamento Financeiro, Ajudante de Materiais, Contabilidade e Secção de Materiais - - - - - - -	456
Papeis procedentes do Almoxarifado, Armazens	

Regionais, Secção de Impressos e Oficinas Gráficas - - - - - - - - - - - - - - - - - - -	1.724
Papeis procedentes dos Departamentos de Transportes, Locomoção, Linha, Tráfego, 1.ª, 2.ª e 3.ª Divisões, Construção e Eletrificação - -	1.716
Correspondência recebida de fornecedores, exclusive contas - - - - - - - - - - - - - - - - - - -	566
Correspondência dos Recebedores - - - - - - - - -	74
Papeis de empregados, inclusive licenças - - - -	168
Papeis sôbre assuntos diversos - - - - - - - - - -	144
Cartas expedidas - - - - - - - - - - - - - - - - - - -	619
Ofícios expedidos - - - - - - - - - - - - - - - - - - -	295

Em 1940, iniciou-se o serviço de que trata o artigo 7.º das Instruções para aquisição, recebimento, escrituração, fornecimento e guarda de materiais, tendo a Ajudância de Materiais enviado aos Departamentos as relações de que cogitam as referidas Instruções, para efeito da organização do orçamento referente ao ano de 1941.

ALMOXARIFADO

Durante o exercício de 1940, esteve à testa do Almoxarifado o Sr. Inácio Valadares Ribeiro.

Os Serviços dessa repartição, que já estiveram em grande atraso, continuam melhorando sempre, esperando-se, no próximo exercício, a sua completa normalização.

Valôr dos materiais em estoque em 1.º de Janeiro - - - - - - - - - - - - - - - - - -	8.943:050$811
Materiais recebidos durante o ano - - -	24.472:908$804
Materiais fornecidos durante o ano - - -	25.512:122$100
Saldo para o ano de 1941 - - - - - - - - -	7.903:837$515
Número de funcionários existentes - - - -	128
Telegramas recebidos durante o ano - - -	2.075

Telegramas transmitidos - - - - - - - - -	2.732
Ofícios expedidos - - - - - - - - - - - - - -	2.566
Processos registrados - - - - - - - - - - -	12.192
Faturas comerciais processadas - - - - -	2.531

OFICINAS GRÁFICAS — PRODUÇÃO

Obras em andamento em 1.º de Janeiro	23:710$570
Valôr da despêsa pessoal aplicada durante o ano - - - - - - - - - - - - - - - -	109:817$000
Valôr de materiais transformados em obras - - - - - - - - - - - - - - - - - - -	328:359$807
Valôr das obras concluidas - - - - - - - -	433:103$536
Saldo que passa para 1941 - - - - - - - - -	28:783$841

CRÍTICA DAS OFICINAS GRÁFICAS

Com a precariedade de aparelhamento e a deficiência de pessoal, agora mais acentuada, a situação das Oficinas Gráficas agrava-se, de momento para momento, assumindo um aspéto cada vez mais delicado. Se, de um lado, é para lastimar a escassez de pessoal, de outro lado, muito mais para lastimar ainda é que êsse pessoal seja constituido, em parte apreciável, de trabalhadores, alí entrados em substituição a empregados já especializados, dalí saídos, uns por se haverem demitido, outros por terem sido removidos. Essa substituição, forçosamente, há de afetar, como de fato vem afetando, o coeficiente de produção.

Atualmente, está o quadro de pessoal das Oficinas Gráficas reduzido aos seguintes empregados: 1 Chefe de Oficinas, 3 compositores, 4 impressores, 6 encadernadores, 1 linotipista, 1 pautador, 6 trabalhadores e 2 aprendizes.

Além desses motivos, a falta de papel tambem concorre para justificar, em grande parte, a retenção de requi-

sições de impressos nas Oficinas Gráficas e em número que já sobe a mais de duzentas.

●

Sobre serviços do Almoxarifado, temos uma sugestão a apresentar.

Afim de se evitar retenção de faturas nessa repartição, devido a divergências entre estas e os materiais recebidos e conferidos pelos Armazens Regionais, seria conveniente um entendimento da Estrada com os fornecedores, no sentido de que, quando fôsse despachado qualquer material destinado aos nossos Armazens, se remetesse, conjuntamente com o conhecimento, uma nota de entrega, discriminativa, na qual seria firmado, pelo Armazenista Regional, o recibo do material que tivesse sido entregue em ordem e na conformidade das exigências constantes dos respectivos pedidos.

Quaisquer divergências verificadas seriam anotadas e comunicadas aos fornecedores. De posse da nota de entrega, que lhes seria devolvida imediatamente após o recebimento e conferência do material, os fornecedores, baseados nela, extrairiam a fatura contra a Estrada, debitando unicamente o material de que tivesse sido passado recibo. O material entregue em desacôrdo com o pedido ficaria em suspenso, aguardando solução de processo e só deveria ser faturado quando devidamente autorizado o recebimento.

Com a adoção dessa medida ficariam igualmente beneficiadas ambas as partes — Estrada e fornecedor: primeiro, porque evitar-se-ia atraso no processamento das faturas, pois acontece, não raro, ficarem retidas no Almoxarifado, durante longo tempo, faturas de valôres vultosos, simplesmente por se ter verificado divergência em

material de pequena importancia, o que se não daria se esse material fôsse faturado posteriormente, á parte; segundo, porque afastaria, definitivamente, os inconvenientes das notas de crédito e, bem assim, os prejuizos decorrentes de anulação de faturas; terceiro, porque, eliminadas as discordâncias entre comprovantes de recebimento e faturas, ficariam suprimidas, automaticamente, todas as complicações sobrevindas no serviço de processamento destas.

SERVIÇOS DE PESSOAL

A' frente dos Serviços de Pessoal continuou o Snr. Francisco Horta de Castro, oficial administrativo desta Rêde.

Estão a cargo dêsses Serviços os seguintes trabalhos:

a) — Organizar as folhas de pagamento dos empregados;
b) — Averbar as consignações;
c) — Manter o assentamento dos atos de interêsse dos empregados, publicando o almanaque do pessoal;
d) — Expedir a carteira funcional; e
e) — Organizar e arquivar os dados referentes aos acidentes do trabalho.

Os serviços correram com regularidade, tendo o seguinte movimento de expediente, durante o ano:

Processos entrados - - - - - -	16.876

Número de folhas de pagamento organizadas:

Serviço ordinário - - - - - - - - -	2.361
Acidentes do trabalho - - - -	455
	2.816

PRINCIPAIS FATOS OCORRIDOS NO SERVIÇO

Em 1940, por entendimento havido entre o Chefe dos Serviços de Pessoal e o do Escritório Central do Departa-

mento de Transportes, foi organizado, de maneira conveniente, um registro de transferência dos empregados, desaparecendo, assim, grande número de casos de empregados excluidos das folhas de pagamento, por falta de registro, em tempo útil, dos átos de transferência. Com essa providência, tem-se evitado o descontentamento dos interessados e conseguido sensível redução no movimento de papeis.

O movimento de processos, pelo motivo acima, sofreu grande redução. Esta, entretanto, não se refletiu em nossos serviços, porque, por outro lado, foi grande o número de papeis de que tomamos conhecimento para retificação de nomes de empregados.

Como é sabido, antes da existência da Caixa de Aposentadorias e Pensões e da exigência de apresentação de certificados de reservista, a maioria dos trabalhadores era admitida com seus nomes adulterados ou inexátos, e até mesmo com cognomes populares e assim registrados em fé de oficio.

Foi, pois, de grande vulto o número de alterações procedidas no decorrer do ano findo, quando, por motivo das últimas promoções, tiveram os interessados de apresentar os seus títulos de reservista e fazer suas inscrições regulares na Caixa de Aposentadorias e Pensões da Rêde.

Uma providência que trouxe sensivel melhora aos nossos serviços foi a adoção de conta-corrente para os compromissos assumidos pelos empregados com a referida Caixa de Aposentadorias. Anteriormente, êsse trabalho apresentava falhas por falta de tal providência, visto como não dispunham os encarregados das fichas de ponto de elementos que lhes permitissem cessar os descontos em folhas, tão logo se verificasse a liquidação do débito. Com êsse conta-corrente, têm-se evitado descontos indevidos e consequentes reclamações dos empregados.

TESOURARIA

Acham-se a cargo dessa Repartição os seguintes serviços:

a) — Receber a renda das estações e as importâncias provenientes de outras origens;

b) — Guardar em cofres ou depositar em Bancos o dinheiro, títulos e valôres que lhe forem confiados;

c) — Efetuar os pagamentos autorizados pelo Diretor; e

d) — Promover a cobrança das contas que lhe são encaminhadas para êsse fim.

Os seus trabalhos também correram com regularidade.

Á frente dos Serviços da Tesouraria continuou o Snr. Jerônimo Sá de Miranda Pinto, Tesoureiro da Rêde.

Foi o seguinte o movimento da Tesouraria em 1940:

Ofícios expedidos	1.849
Ordens de pagamento expedidas	70
Guias de "Vencimentos não reclamados" extraidas	1.381
Resumo de férias	395
Boletins diários de Caixa Geral	294
Boletins diários de Caixa de Dep. e Cauções	89
Relações de "Vencimentos não reclamados"	51
Guias de suprimento aos Snrs. Fieis	44
Guias de recolhimento dos Snrs. Fieis	38

No dia 1.º de Janeiro de 1940 existiam nos cofres da Tesouraria os seguintes valôres:

Em dinheiro	616:228$700
Em títulos	1.070:910$000

e havia nos Bancos as seguintes importâncias pertencentes a esta Rêde:

Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais:

Em Belo Horizonte - - - - - - - - -	139:784$400
Em Poços de Caldas - - - - - - - -	928$600
Em Angra dos Reis - - - - - - - -	8:716$100
Em Parreiras - - - - - - - - - - - -	224$500

Banco de Crédito Real de Minas Gerais:

No Rio de Janeiro - - - - - - - - -	165:351$000
Em Belo Horizonte - - - - - - - -	31:175$800
Soma - - - - - - - - - - -	346:180$400

No último dia do ano os valôres existentes nos cofres da Tesouraria eram os seguintes:

Em dinheiro - - - - - - - - - - - - -	715:228$500
Em títulos - - - - - - - - - - - - - -	1.164:410$000

e existiam nos Bancos as seguintes quantias pertencentes a esta Estrada:

Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais:

Em Belo Horizonte - - - - - - - -	68:752$500
Em Parreiras - - - - - - - - - - - -	438$400
Em Angra dos Reis - - - - - - - -	86:191$000

Banco de Crédito Real de Minas Gerais:

No Rio de Janeiro - - - - - - - - -	42:748$700
Em Belo Horizonte - - - - - - - -	7:203$500
Em Poços de Caldas - - - - - - -	420$000

Banco Mineiro da Produção:

Em Belo Horizonte - - - - - - - -	1:867$000

O pessoal da Tesouraria é constituido de 19 empregados.

CONTABILIDADE

Á testa dos serviços desta repartição continuou o Snr. José de Castro, Chefe da Contabilidade.

Estão afetos à Contabilidade, os seguintes serviços:

a) — Efetuar a escrituração geral da Estrada, organizando os balancetes mensais, o Balanço anual e os quadros e documentos necessários às prestações de contas semestrais;

b) — Processar os documentos de despêsa, organizar as contas a cobrar e as de repartições públicas;

c) — Manter registro analítico dos bens patrimoniais da Rêde;

d) — Organizar o orçamento anual e os balancetes do movimento financeiro-orçamentário, a serem enviados mensalmente à Secretaria das Finanças, para incorporação à escrita do Estado.

Durante o ano de 1940 transitaram pela Contabilidade 6.118 processos, alí registrados com o prefixo CT, sendo:

Cartas e ofícios recebidos	2.317
Processos e papeis diversos	3.801
Total	6.118

A correspondência expedida pela Contabilidade, durante o ano, constou de:

Contas extraidas	2.452
Guias de pagamento	618
Guias de recolhimento	330
Cartas com o prefixo AR (aguardando resposta)	1.231
Cartas com o prefixo CT (contas da Contabilidade	540
Cartas com o prefixo CTI (informações da Contabilidade	325
Cartas com o prefixo SC (remessa de Contas a Cobrar)	279
A transportar	5.775

Movimento do Trafego Mutuo com a Contadoria Geral de Transportes

Saldos verificados a favor da Rêde

Transporte	5.775
Cartas com o prefixo ST (remessa de Contas de Transportes)	1.841
Cartas com o prefixo SD (serviço de despêsa)	724
Memoranda-devolução de duplicatas	1.098
Total	9.438

Tendo havido, durante o ano de 1940, 294 dias úteis de trabalho nos escritórios, verifica-se que a média diária do expediente da Contabilidade foi a seguinte:

Processos recebidos	20,8
Guias e contas extraidas	11,9
Cartas e ofícios expedidos	20,5

MOVIMENTO DE TRÁFEGO MÚTUO

O movimento de tráfego mútuo, durante o ano de 1940, entre a Contadoria Geral de Transportes e a Rêde Mineira de Viação, apresentou um saldo de 2.236:507$100 a favôr desta Estrada, conforme os seguintes dados apurados pela Contabilidade, à vista das contas correntes mensais fornecidas por aquela Contadoria:

DÉBITO DA RÊDE

Passagens	669:838$500
Encomendas	770:585$000
Animais	745:852$300
Mercadorias	5.066:702$300
Reclamações etc.	17:080$500
Transportes requisitados de pessoal e material	409:377$300
Saldo a favôr da Rêde	2.236:507$100
TOTAL	9.915:943$000

CRÉDITO DA RÊDE

Passagens - - - - - - - - - - - - - - -	800:578$800
Encomendas - - - - - - - - - - - - -	421:505$000
Animais - - - - - - - - - - - - - - - -	7:675$800
Mercadorias - - - - - - - - - - - - -	8.657:406$200
Reclamações e contas diversas -	28:777$200
TOTAL - - - - - - - - - -	9.915:943$000

O saldo das contas de tráfego diréto, com a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, no ano de 1940, importou em Rs. 217:820$800, favoravel àquela Companhia, como se vê da demonstração a seguir:

DÉBITO DA RÊDE

Importancia debitada pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, pelo movimento de tráfego diréto - - - - -	1.942:337$300
Idem, idem, idem de reclamações - - - - -	7:448$000
Idem, idem, idem de excessos de fretes	9:758$100
Idem, idem, idem de estadia de vagões	9:833$400
Idem, idem, idem de diversas contas - - -	35:828$900
TOTAL - - - - - - - - - - - - -	2.005:205$700

CRÉDITOS DA RÊDE

Importancia creditada pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, pelo movimento de tráfego direto - - - -	1.762:068$000
Idem, idem, idem de excessos de fretes	2:910$600

Idem, idem, idem de estadia de veículos	15:800$000
Idem, idem, idem de reclamações - - - - -	1:769$400
Idem, idem, idem de alugueis - - - - - - -	3:600$000
Idem, idem, idem de diversas contas - -	1:236$900
Saldo a favor da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro - - - - - - - - - - - - - -	217:820$800
TOTAL - - - - - - - - - - - -	2.005:205$700

RECLAMAÇÕES

Foram registradas na Contabilidade 535 fichas de reclamações deferidas pela Diretoria, durante o ano em aprêço, as quais acusaram o seguinte resultado:

Deferidas por conta da Estrada - - -	229	116:101$800
Deferidas por conta de outras Estradas - - - - - - - - - - - - - - - - -	81	18:022$200
Deferida por conta da Sul América	1	3:870$000
Deferidas por conta da Segurança Industrial - - - - - - - - - - - - - -	39	35:266$400
Deferidas por conta da Adriática - -	79	56:710$600
Deferida por conta do E. de Minas	1	700$000
Deferidas por conta de Empregados	105	5:773$800
TOTAL - - - - - - - - - -	535	236:444$800

CONTAS DE TRANSPORTES

Foram extraidas, registradas e encaminhadas pela Contabilidade a diversas repartições federais, 1852 contas de transportes atendidos pela Rêde, a requisições de

autoridades do Govêrno Federal, nas seguintes importâncias:

Ministério da Guerra - - - - - -	804	—	909:512$900
Ministério da Agricultura - -	597	—	97:833$500
Ministério da Viação - - - - - -	156	—	21:546$300
Ministério da Fazenda - - - - -	57	—	13:146$200
Ministério da Justiça - - - - - -	82	—	11:313$900
Ministério do Trabalho - - - -	33	—	2:595$100
Ministério da Educação - - - -	35	—	12:444$900
Ministério da Marinha - - - - -	1	—	36$800
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - - - - - -	87	—	37:395$100
TOTAL - - - - -	1852	—	1.105:824$700

CONTAS A RECEBER

Foram preparadas e encaminhadas para cobrança, 600 contas a receber, provenientes de trabalhos executados pela Rêde para particulares e frétes de transportes de cafés, pertencentes ao D. N. C., num total de 554:432$800.

GUIAS DE RECOLHIMENTO

Foram extraídas pela Contabilidade 330 guias de recolhimento, num total de 9.802:136$400.

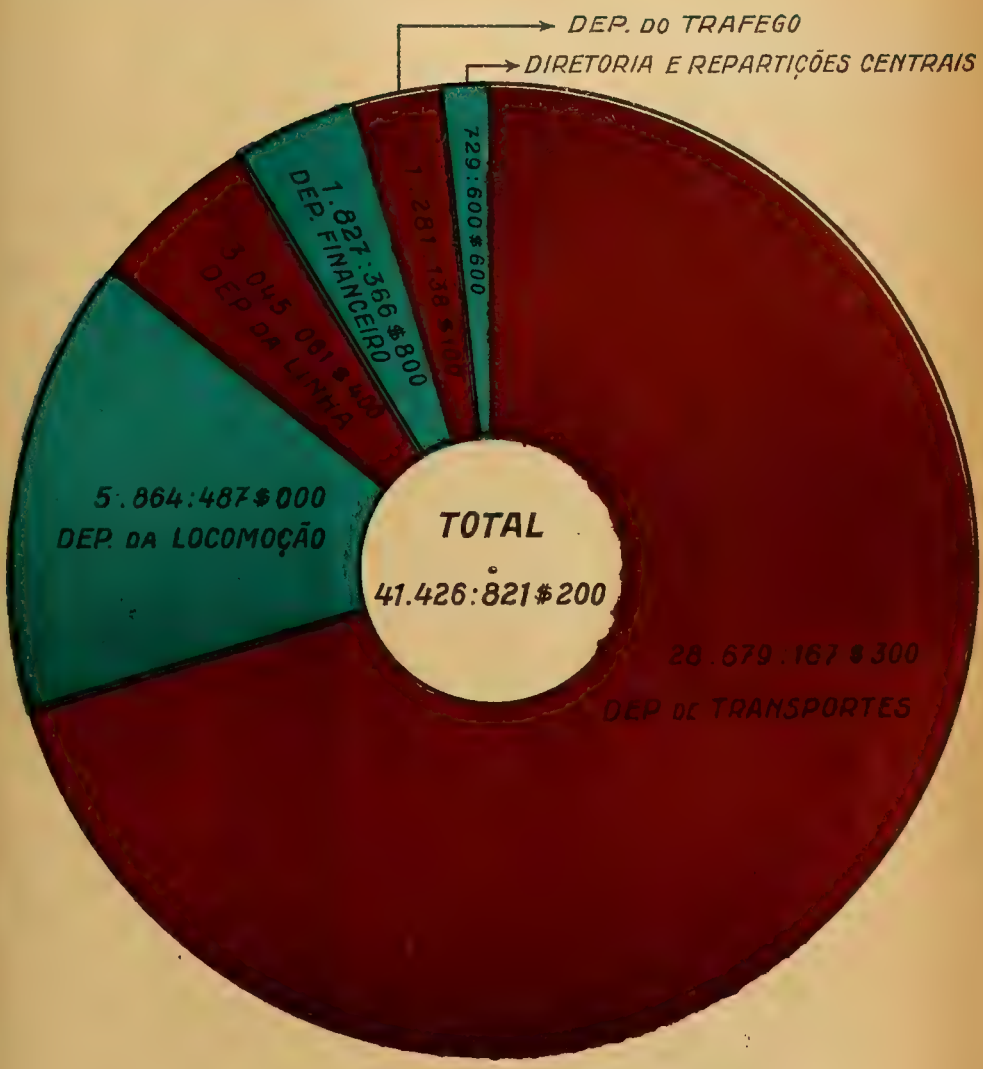
GUIAS DE PAGAMENTO

Foram organizadas pela Contabilidade 618 guias de pagamento, num total de 29.235:764$000.

CONTAS A PAGAR

Foram processadas e contabilizadas na mesma repar-

Despêsa pessoal por Departamentos



no ano de 1940

tição, 4.949 contas e faturas no valôr total de - - - - - - - 21.190:829$000, sendo:

Fornecedores do país - - - - - - -	2.607	18.091:234$700
Fornecedores em moéda estrangeira - - - - - - - - - - - - - -	12	1.989:989$200
Contas de despesas diversas - -	2.194	880:400$900
Credores da Construção - - - -	105	185:563$800
Credores da Eletrificação - - -	31	43:640$400
TOTAL - - - - - -	4.949	21.190:829$000

VENCIMENTOS NÃO RECLAMADOS

Foram registradas e escrituradas pela Contabilidade 1.381 guias de vencimentos não reclamados extraídas pela Tesouraria, acusando o total de Rs. 250:736$200.

BOLETINS DE CAIXA

Foram conferidos e escriturados pela Contabilidade 294 boletins de caixa da Tesouraria, sendo o movimento financeiro desta Estrada, até 31-12-1940, de Rs. - - - - - 95.568:006$600.

FOLHAS DE PAGAMENTO

Foram registradas e escrituradas pela Contabilidade 2.816 folhas de pagamento, organizadas para o pessoal desta Rêde de Viação, com o seguinte resultado:

Administração Superior - - - - - - - - -	3.838:105$500
Departamento de Transportes - - - - - - -	28.679:167$300
Departamento da Locomoção - - - - - -	5.864:487$000
Departamento da Linha - - - - - - - - - -	3.045:061$400
Sub-total - - - - - - - - - - -	41.426:821$200

Serviços de Eletrificação - - - - - - - - -	192:821$400
Construção da Linha de Patrocinio a Ouvidor - - - - - - - - - - - - - - - - -	627:978$900
TOTAL - - - - - - - - - - - -	42.247:621$500

MOVIMENTO FINANCEIRO — ORÇAMENTARIO

O orçamento financeiro desta Rêde, aprovado para o exercício de 1940, foi o seguinte:

Receita prevista - - - - - - -	64.400:000$000
Despesa orçada - - - - - - - - -	69.400:000$000
Deficit previsto - - - - - - - -	5.000:000$000

tendo os balanços financeiros do ano de 1940 apresentado o seguinte resultado:

Receita arrecadada - - - - - -	56.144:898$500
Despesa processada - - - - -	67.377:206$500
Deficit financeiro - - - - - -	11.232:308$000

Nos ultimos cinco anos os orçamentos financeiros da Rêde, que figuraram no orçamento geral do Estado, foram os seguintes:

Receita prevista - - - - - -	252.700:000$000
Despesa orçada - - - - - - -	292.300:000$000

Os balanços financeiros dos exercícios de 1936, 1937, 1938, 1939 e 1940, organizados pela Contabilidade e remetidos à Secretaria das Finanças, para incorporação à escrita geral do Estado, apresentaram os seguintes resultados:

Receita arrecadada - - - - -	266.106:068$100
Despesa processada - - - - -	313.354:974$100
Deficits verificados - - - - -	47.248:906$000

Para cobertura dos deficits financeiros do quinquê-

nio 1936-1940, a Secretaria das Finanças forneceu à Rêde os seguintes suprimentos:

Em dinheiro - - - - - - - - - - -	4.878:382$500
Saldo da conta de impostos arrecadados pela Estrada	10.052:614$500
Em apolices do Emprestimo Mineiro de Consolidação	10.859:055$000
Pagamento à Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, por conta da Rêde - - - - - - - -	2.422:375$900
Idem a fornecedores, idem idem - - - - - - - - - - - - - -	2.502:403$900
Pagamentos diversos, por conta da Rêde - - - - - - - -	698:822$500
Liquidação de títulos à conta da Rêde em Bancos, por intermedio da Secretaria das Finanças - - - - - - - - -	2.550:000$000
	33.963:654$300

Além das despêsas normais de custeio da Rêde, esta Estrada, no quinquênio em aprêço, liquidou, por conta do Estado, com recursos proprios da sua renda normal, as seguintes despêsas relativas à conta de Capital, conforme quadro n.º DF-24:

Construção da linha Patrocinio a Ouvidor	8.358:851$971
Serviços da Eletrificação - - - - - - - - - -	2.062:448$172
TOTAL - - - - - - - - - - - - -	10.421:300$143

O quadro n.º DF-1 mostra o movimento financeiro orçamentário da Rêde nos ultimos cinco anos.

Em relação ao ano de 1939, a receita arrecadada aumentou de Rs. 799:805$200.

Do quadro n.º DF-2 consta a receita comparada com a indicação das diferenças para mais e para menos.

A despêsa processada, em comparação com a do exercicio anterior, aumentou de 792:085$700, tendo havido acrescimo nas seguintes rubricas:

Pessoal	136:156$800
Materiais diversos	6.623:743$500
Transportes	48:670$600
Restituições e indenizações	113:198$000
Serviços Hollerith	8:980$000

Em 1940, houve diminuição nas seguintes sub-verbas, além de outras de menor vulto:

Dormentes	1.395:601$400
Carvão	2.044:079$800
Lenha	1.855:252$400

O quadro n.º DF-3 apresenta-nos a despêsa comparada dos anos de 1939 e 1940, com indicação de diferenças verificadas para mais e para menos.

RECEITA DAS ESTAÇÕES

As férias arrecadadas das estações, no ano de 1940, importaram em Rs. 52.435:648$100, ou sejam, menos 2.375:151$300 que no ano anterior e mais 14.011:061$200 que as arrecadadas em 1934.

O quadro n.º DF-4 demonstra a receita comparada das nossas estações, indicando, por mês, as diferenças para mais e para menos, nos anos de 1939 e 1940.

De Março de 1931 a Dezembro de 1940, as férias arrecadadas pelas estações montaram a Rs. 462.419:343$000, conforme o quadro n.º DF-5.

Os números índices correspondentes às férias anuais, desde a formação da Rêde, foram os seguintes:

1931	85
1932	106
1933	97
1934	92
1935	100
1936	110
1937	126
1938	136
1939	131
1940	125

MOVIMENTO MONETARIO

As operações de Caixa, durante o ano de 1940, atingiram a Rs. 95.568:006$600, contra 103.816:144$287, em 1939.

O balancete do movimento anual de Caixa, constante do quadro n.º DF-6, discrimina os recebimentos e pagamentos efetuados no ano.

Os quadros numeros DF-7 e DF-8 resumem as operações de Caixa dos anos de 1939 e 1940, demonstrando as diferenças verificadas para mais e para menos.

CONTAS DAS ESTAÇÕES

O movimento geral das contas das estações atingiu, no ano de 1940, a importancia de Rs. 126:873:251$650.

Os frétes a arrecadar pelas estações importaram, em 31 de Dezembro de 1940, em Rs. 6.575:180$700. As férias das estações, em trânsito para a Tesouraria no ultimo dia do ano, montaram a Rs. 765:509$000.

O quadro n.º DF-9 demonstra o resultado das opera-

ções contabilizadas durante o ano nas contas das estações, indicando os saldos devedores e credores.

DEVEDORES POR TRANSPORTES

Ainda não conseguimos regularizar a situação das Contas de Transportes de anos anteriores, pendentes de pagamento por parte do Governo Federal, a-pesar das providencias adotadas pela Diretoria no ano de 1937 e dos esforços empregados por este Departamento e pela Representação da Rêde no Rio.

Durante os anos de 1938, 1939 e 1940, recebemos as quantias de Rs. 891:463$800, 950:330$700 e - - - - - - - - 1.545:371$500, contra 402:256$600 em 1937.

Nos ultimos seis anos as contas de transportes concedidos à requisição das repartições federais montaram a Rs. 5.879:546$500, tendo os recebimentos importado em Rs. 4.071:166$600, isto é, 69,3% das contas extraidas e encaminhadas para pagamento às repartições devedoras. Verifica-se, pelos dados acima, que o serviço melhorou muito de 1937 para cá, mas ainda não se conseguiu liquidar no exercício seguinte todas as contas de Transportes do ano anterior.

O quadro n.º DF-10 demonstra as importancias das contas organizadas e recebidas nos dez ultimos anos.

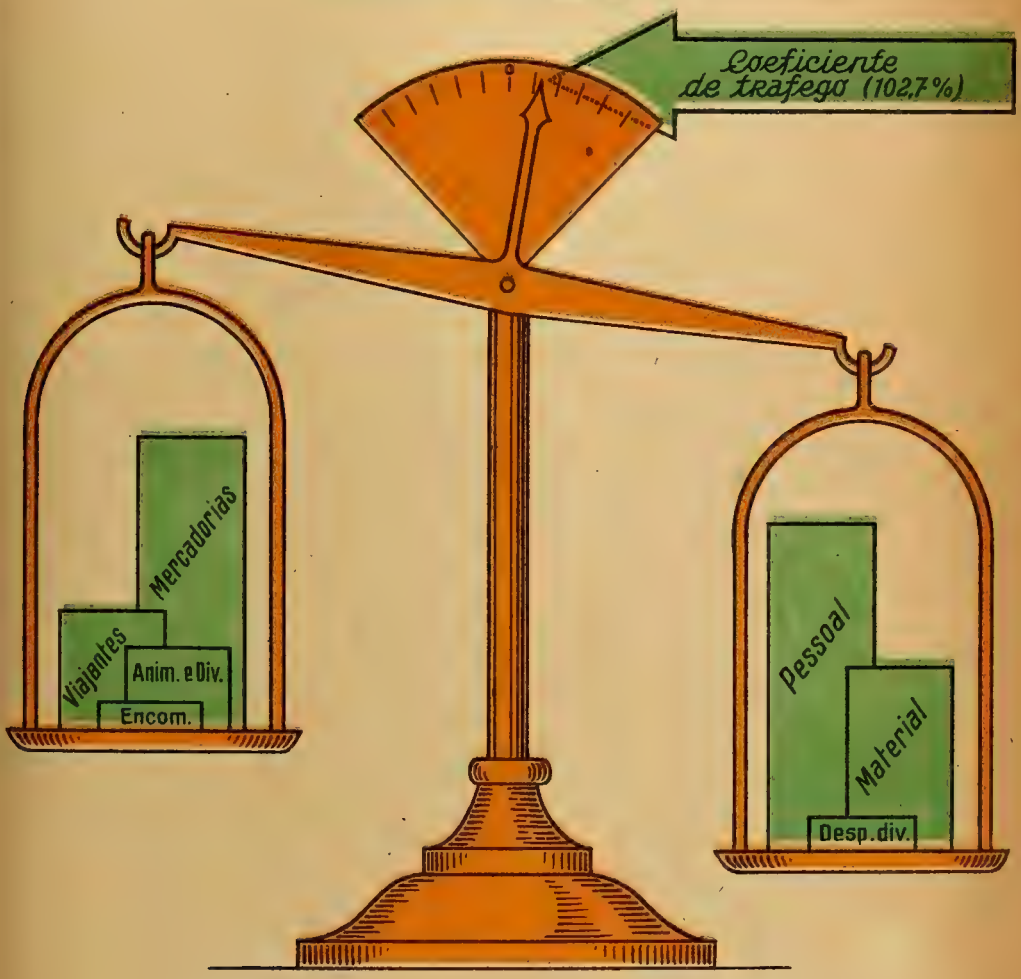
RESULTADO DE EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL

Não obstante os esforços despendidos em toda a Rêde, os resultados de exploração industrial das linhas arrendadas ainda foram deficitarios no ano de 1940.

O quadro n.º DF-11 demonstra a renda industrial e as despesas de custeio nesse exercício.

Resultados gerais de exploração

Renda e Custeio em 1940



RENDA	
Viajantes	13.792:856 $ 300
Encomendas	3.156:967 $ 300
Mercadorias	33.224:593 $ 000
Animais e Diversos	9.481:849 $ 757
SOMA	59.656:266 $ 357

CUSTEIO	
Pessoal	37.095:342 $ 121
Material	20.973:566 $ 617
Desp. Diversas	3.239:069 $ 418
SOMA	61.307:978 $ 156

Nos ultimos seis anos os deficits de custeio da Rêde foram os seguintes:

Em 1935 - - - - - - - - -	9.801:698$132
Em 1936 - - - - - - - - -	3.031:401$537
Em 1937 - - - - - - - - -	7.843:361$688
Em 1938 - - - - - - - - -	10.529:341$797
Em 1939 - - - - - - - - -	9.232:663$925
Em 1940 - - - - - - - - -	1.651:711$799

O quadro n.º DF-12 demonstra os resultados gerais de exploração da Rêde desde a sua formação, em 1931, incluindo-se ali os dos pequenos ramais mineiros administrados pela Estrada e incorporados a esta ferrovia no 2.º semestre de 1938, por terem sido nessa epoca encampados pelo Governo Federal.

O deficit verificado na exploração industrial da Estrada no ano de 1940 foi menos 7.580:952$126 que no ano anterior.

Houve uma diminuição de 2.294:433$533 na despesa "material".

O quadro n.º DF-28 trás o movimento de materiais aplicados no ano.

Os resultados industriais de exploração, por quilometro de linha trafegada, foram os seguintes em 1940:

Extensão em tráfego: — 3.891,826 Kms.

Renda Industrial - - - -	15:331$000
Custeio - - - - - - - - - -	15:755$472

Os quadros ns. DF-13 e 13-A discriminam a renda industrial e a despêsa de custeio da Estrada nos ultimos seis anos, por verbas e divisões de serviço.

Em relação ao ano anterior, a renda industrial da Rêde cresceu de 5.124:660$307, ou mais 9,4%.

Pelo que se verifica, pelo quadro DF-14, contribuiram para esse aumento as seguintes verbas:

Viajantes - - - - - -	315:303$100
Encomendas - - - - -	116:912$400
Animais - - - - - - - -	320:011$600
Mercadorias - - - - - -	3.986:792$800
Rendas diversas - - -	462:725$107

Na Receita Acessoria dos Transportes dêste exercicio acha-se escriturada sob o titulo "Receitas Diversas" a importancia de 6.406:543$757, referente a frétes de transportes realizados à conta de "Fundo de Melhoramentos", os quais somente agora foram reconhecidos e aceitos em tomada de contas.

A renda de passagens na Rêde representa 23,1% da renda total e a de mercadorias 55,7%.

De 1931 a 1940, a renda de passagens na Rêde Mineira de Viação importou em:

1931 - - - - - - - - - -	5.404:808$965
1932 - - - - - - - - - -	7.612:936$049
1933 - - - - - - - - - -	6.281:837$000
1934 - - - - - - - - - -	6.971:040$800
1935 - - - - - - - - - -	7.575:204$000
1936 - - - - - - - - - -	10.839:086$200
1937 - - - - - - - - - -	12.086:082$000
1938 - - - - - - - - - -	13.540:948$800
1939 - - - - - - - - - -	13.477:553$200
1940 - - - - - - - - - -	13.792:856$300
TOTAL - - -	97.582:353$314

O quadro n.º DF-15 mostra as porcentagens da renda industrial por verbas e as despêsas de custeio por divisões de serviço.

Despêsa pessoal

de 1935 - 1940

O quadro n.º DF-16 demonstra o aproveitamento de veículos e indica as principais unidades de tráfego, nos anos de 1935 a 1940.

A renda por veículo-quilômetro em serviço remunerado, em 1940, foi de 1$184,5, contra 1$102,8, em 1939.

O quadro n.º DF-17 demonstra os resultados medios por trem-quilômetro em 1940, comparando-os com os do ano anterior.

Em 1940, foram transportadas 192.463.401 toneladas-quilômetros remuneradas (quadro DF-18), com o seguinte resultado:

Renda por tonelada-quilometro - - - - - - - - - -	$275,3
Custo do transporte - - - - - - - - - - - - - - - - - -	$318,5
Prejuizo por tonelada-quilometro transportada a qualquer distancia - - - - - - - - - - - - - - -	$043,2

DESPESA PESSOAL

A despêsa total de pessoal na Rêde Mineira de Viação, foi a seguinte, nos seis últimos anos:

Em 1935 - - - - - - - - - - - - -	34.040:353$810
Em 1936 - - - - - - - - - - - - -	35.222:085$993
Em 1937 - - - - - - - - - - - - -	38.506:537$700
Em 1938 - - - - - - - - - - - - -	41.614:210$600
Em 1939 - - - - - - - - - - - - -	41.290:661$400
Em 1940 - - - - - - - - - - - - -	41.426:821$200

O anexo DF-19 discrimina, por Departamentos, as despêsas totais de pessoal em 1939 e o quadro n.º DF-20 fornece a comparação das mesmas com os orçamentos aprovados, por Departamentos e Divisões.

IMPOSTOS MINEIROS ARRECADADOS

Os impostos mineiros arrecadados pela Rêde, durante o ano de 1940, importaram em 4.100:694$700.

As comissões pela arrecadação dos impostos montaram a 293:990$500.

Durante o ano de 1940, o Estado requisitou a esta Rêde transportes e outros serviços na importancia de - - - - 3.435:173$400, cujas importancias foram debitadas tambem nos balancetes mensais.

O saldo, por conseguinte, verificado a favor do Estado, importou, apenas, em 371:530$800, importancia essa escriturada a credito de sua conta de suprimentos, para a cobertura dos deficits da Estrada, conforme autorização da Secretaria das Finanças.

DESPESAS ALFANDEGARIAS

As despêsas alfandegarias pagas pela Rêde em 1940 e relativas a materiais estrangeiros importados para os seus serviços, importaram em 223:453$200.

De 1936 a 1940 essas despesas montaram a - - - - - - 1.892:669$600, conforme se verifica pelo quadro n.º DF-23.

FUNDO DE MELHORAMENTOS

Prosseguindo nos trabalhos iniciados em 1938, de levantamento de todas as despêsas ralizadas pela Rêde à conta do "Fundo de Melhoramentos", no periodo de 1928 a 1940, para o exame prévio da Comissão Especial designada para esse fim, pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação, conseguimos neste exercicio fornecer à referida Comissão grande parte das fichas e documentos relativos às despesas até 1938, inclusive.

No periodo de Novembro de 1928 a Dezembro de - - 1938, a receita do "Fundo de Melhoramentos" importou em Rs. 35.957:027$100, conforme consta das atas de tomadas de contas da Estrada.

As despêsas realizadas no mesmo período à conta do referido Fundo e já apuradas pela Comissão Especial, importaram em Rs. 43.146:762$800, conforme demonstração a seguir:

	Orçamentos aprovados	Despesas apuradas	Glosas
Relatorio n.º 1, da Comissão Especial	953:589$666	626:056$971	63:509$849
Relatorio n.º 2, da Comissão Especial	1.065:501$776	657:304$262	89:544$406
Relatorio n.º 3, da Comissão Especial	3.078:810$140	3.078:810$140	— $ —
Relatorio n.º 4, da Comissão Especial	909:434$534	381:486$891	14:632$517
Relatorio n.º 5, da Comissão Especial	1.687:025$863	1.389:062$178	50:744$787
Relatorio n.º 6, da Comissão Especial	1.373:660$949	870:190$935	7:879$568
Relatorio n.º 7, da Comissão Especial	1.395:318$060	769:975$648	— $ —
Relatorio n.º 8, da Comissão Especial	2.031:685$713	1.340:378$972	80:846$488
Relatorio n.º 9, da Comissão Especial	247:954$667	173:975$395	43:231$775
Relatorio n.º 10, da Comissão Especial	1.560:214$173	1.099:977$691	— $ —
Relatorio n.º 11, da Comissão Especial	11.690:251$812	12.333:588$477	— $ —
Relatorio n.º 12, da Comissão Especial	14.264:996$709	13.961:275$463	— $ —
Relatorio n.º 13, da Comissão Especial	4.427:398$104	4.427:398$104	952:634$587
Relatorio n.º 14, da Comissão Especial	997:033$285	321:847$797	18:486$156
Relatorio n.º 15, da Comissão Especial	2.024:477$500	1.715:433$920	70:691$801
TOTAL	47.707:352$951	43.146:762$844	1.392:201$934

Existem ainda, entretanto, fichas do mesmo periodo,

cujas apurações ainda se processam no Rio de Janeiro, pela referida Comissão Especial.

A receita do Fundo de Melhoramentos, nos exercicios de 1939 e 1940, importou em Rs. 9.249:235$000, assim demonstrada:

1939	
1.º Semestre - - - - - - - - - -	1.988:353$600
2.º Semestre - - - - - - - - - - -	2.413:843$800
SOMA - - - - - - - - -	4.402:197$400
1940	
1.º Semestre - - - - - - - - - - -	2.258:263$500
2.º Semestre - - - - - - - - - - -	2.588:774$100
SOMA - - - - - - - - -	4.847:037$600

As despêsas realizadas nos dois exercicios citados, à conta do sobredito Fundo de Melhoramentos, importam em Rs. 11.882:856$500, assim discriminadas:

1939	
Substituição de trilhos - - - - - - - - - - - -	20:604$500
Revisão de linha - - - - - - - - - - - - - - -	15:611$500
Lastramento c/ pedra britada e cascalho	3.148:192$000
Construção, reconstrução e reformas de cercas - - - - - - - - - - - - - - - - -	99:398$900
Construção e reconstrução de edificios -	416:815$900
Construção e melhoramentos de obras darte - - - - - - - - - - - - - - - - - -	364:678$000
Construção de desvios, giradores, linhas telegráficas, etc. - - - - - - - - - -	245:686$200
Construção de estações radiotelegraficas e telefonicas - - - - - - - - - - - - - -	63:939$500
A transportar - - - - - - - - - -	4.374:926$500

Transporte - - - - - - - - - - - - -	4.374:926$500
Instalação de freio vacuo no material rodante e de tração - - - - - - - - - - - -	202:094$400
Construção de vagões - - - - - - - - - - - - -	172:344$100
Aumento da serraria de Divinopolis e outros serviços - - - - - - - - - - - - -	46:710$600
SOMA - - - - - - - - - - - - -	4.796:075$600

1940

Substituição de trilhos - - - - - - - - - - -	45:097$400
Pessoal da linha - - - - - - - - - - - - - - -	162:739$800
Lastramento das linhas com pedra britada e cascalho - - - - - - - - - - - - -	3.049:450$600
Construção, reconstrução e reformas de cercas - - - - - - - - - - - - - - - - -	88:281$700
Construção de edificios, obras darte, etc.	721:051$500
Construção de estações radio-telegraficas e telefonicas - - - - - - - - - - - - -	18:502$500
Construção de vagões VE - - - - - - - - - - -	1.663:619$900
Construção de vagões VF - - - - - - - - - - -	28:354$000
Construção de pranchas ZC - - - - - - - - -	227:893$600
Instalação de freio vacuo no material rodante e de Tração - - - - - - - - - - - -	928:887$000
Construção de uma ponte rolante nas oficinas de Divinopolis - - - - - - - - - - -	24:026$900
Aumento do barracão da serraria em Divinopolis - - - - - - - - - - - - - - - - -	26:437$300
Instalação de lubrificadores de frisos em locomotivas - - - - - - - - - - - - - -	60:067$800
Outros melhoramentos executados pela Locomoção - - - - - - - - - - - - - - - -	42:370$900
SOMA - - - - - - - - - - - - -	7.086:780$900

A Comissão Especial designada pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação, para proceder ao exame prévio das despêsas em apreço e à constatação das obras executadas no período de 1928 a 1940, propondo as medidas necessarias à sua completa regularização, é composta dos seguintes Engenheiros da Inspetoria Federal das Estradas:

Dr. Antonio Vitorino Avila — Presidente
Dr. Graccho Peixoto da Costa Rodrigues — Membro.
Dr. Eudoro Lemos Oliveira — Membro.

A apuração rigorosa destas contas tem merecido da Contabilidade desta Rêde especial atenção. Não obstante o grande volume de trabalho a executar, o serviço vem sendo feito sem aumento de pessoal, graças à operosidade, espirito de cooperação e notavel bôa vontade de todos os funcionarios da citada repartição.

No proximo exercicio esperamos poder fornecer à Comissão Especial todas as fichas e documentos das despêsas realizadas à conta do "Fundo de Melhoramentos" até 1940, inclusive colocando em dia este penosissimo trabalho iniciado em 1938, de revisão geral e apuração de contas relativas a um período de mais de 10 anos e de importancia superior a 50.000:000$000.

CONTA DE CAPITAL

As despêsas relativas à conta de Capital, escrituradas durante o exercicio de 1940, foram as seguintes:

Construção da Linha Patrocinio a Ouvidor

Despesas contabilizadas durante o ano	2.076:334$100
Serviço da Eletrificação	
Idem, idem, idem - - - - - - - - - - -	512:260$000
SOMA - - - - - - - - - - - -	2.588:594$100

Além das despêsas acima indicadas, foram realizadas mais as seguintes, autorizadas pelo Governo Federal à conta de Capital:

	1939	1940	APROVAÇÃO
Construção de 8 carros dormitorios - - - - -	18:132$900	316:551$000	Dec. n.º 6581, de 9-12-940
Aumento das oficinas de Divinópolis - - -	4:763$100	26:509$700	Idem, n.º 7011, de 24-3-41.
Construção de 10 carros de passageiros - - -	— $ —	207:280$500	Idem, n.º 6580, de 9-12-40.
Construção de 50 pranchas QC - - - - - -	— $ —	173:274$200	Idem, n.º 6156, de 26-8-40.
Construção de 80 vagões KC - - - - - -	— $ —	63:669$100	Idem, n.º 6914, de 1-3-41.
SOMA - - - - - - -	22:896$000	787:284$500	

Tendo havido nas tomadas de contas anteriores glosas de despêsas realizadas à conta deste titulo, foi solicitada ao Ministerio da Viação a designação de uma Comissão Especial para revêr as referidas glosas, bem como apurar novas despêsas efetuadas pela Rêde depois de 1.º de Outubro de 1937.

Atendendo à solicitação da Rêde, em 27 de Novembro de 1939, por Portaria n.º 584, designou o Exmo. Sr. Ministro da Viação a seguinte comissão para proceder à revisão das contas e apurar outras despêsas realizadas à conta de Capital depois de 1.º de Outubro de 1937:

Eng.º Artur Pereira de Castilho
Eng.º Henrique Barbalho Uchôa Cavalcanti
Eng.º Dermeval José Pimenta.

Dando cumprimento à designação ministerial, a Comissão em apreço apresentou em 20 de Janeiro de 1940 o

seu relatorio, concluindo pelo reconhecimento, como conta de Capital, das seguintes importancias:

a)	Glosas insubsistentes - - - - - - - -	6.486:904$100
b)	Novas despesas realizadas com os serviços da construção da linha de Ouvidor - - - - - - - - - - - - - - - - -	2.897:805$800
c)	Idem, idem, com os serviços da Eletrificação - - - - - - - - - - - - - - - - -	809:208$900
d)	Acrescimos de valor nos serviços executados por empreitada na linha de Ouvidor - - - - - - - - - - - - - - -	5.188:951$800
	TOTAL - - - - - - - - - - - -	15.382:870$600

As conclusões do referido relatorio foram aprovadas pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação, tendo o processo respectivo sido encaminhado ao Ministerio da Fazenda, para efeito de abertura de credito especial, pelo Aviso n.º 1749, de 2 de Julho de 1940, do Ministerio da Viação.

TOMADA DE CONTAS

Durante o ano de 1940 prestamos ao Governo Federal as nossas contas relativas aos 2.º semestre de 1937 e 1.º semestre de 1938.

A Junta que apurou tais contas era composta dos seguintes Senhores:

Pela Inspetoria Federal das Estradas — Eng.º Enéas Vasconcelos Queiroz.

Pelo Ministério da Fazenda — Bacharel Adaurino Rafael de Oliveira.

Pelo Tribunal de Contas — Contador Manoel Inacio de Andrade e Silva.

Pela Rêde Mineira de Viação — Contador José de Castro.

Dando cumprimento ao programa estabelecido, já organizamos os quadros e Balanços e preparamos a documentação necessaria às tomadas de contas dos dois semestres de 1939. No próximo exercício de 1941 poderemos prestar ao Governo Federal as contas da Estrada referentes aos 1.º e 2.º semestres de 1939 e 1.º e 2.º semestres de 1940.

Para se avaliar o que temos feito com relação a este assunto, damos abaixo as epocas em que foram procedidas as tomadas de contas da Rêde, desde a formação da Estrada, em 1931:

T. de contas do 1.º sem. 1931 — Realizada em 1935
T. de contas do 2.º sem. 1931 — Realizada em 1935
T. de contas do 1.º sem. 1932 — Realizada em 1937
T. de contas do 2.º sem. 1932 — Realizada em 1937
T. de contas do 1.º sem. 1933 — Realizada em 1938
T. de contas do 2.º sem. 1933 — Realizada em 1938
T. de contas do 1.º sem. 1934 — Realizada em 1938
T. de contas do 2.º sem. 1934 — Realizada em 1938
T. de contas do 1.º sem. 1935 — Realizada em 1938
T. de contas do 2.º sem. 1935 — Realizada em 1938
T. de contas do 1.º sem. 1936 — Realizada em 1938
T. de contas do 2.º sem. 1936 — Realizada em 1938
T. de contas do 1.º sem. 1937 — Realizada em 1939
T. de contas do 2.º sem. 1937 — Realizada em 1940
T. de contas do 1.º sem. 1938 — Realizada em 1940

SERVIÇOS DE APURAÇÃO DE DESPÊSAS

Em Abril de 1940, pela Circular n. 39, da Diretoria, foram transferidos para a Contabilidade os serviços de apuração das despêsas e organização dos Balancetes respectivos, que se acham a cargo dos Departamentos de Transportes, Locomoção e Linha.

Na circular em apreço ficou estabelecido o seguinte:

"A partir do mês de Abril ficam transferidos para a Contabilidade, no Departamento Financeiro, todos os serviços de escrituração atualmente a cargo dos Departamentos de Transportes, Locomoção e Linha, com o respectivo mobiliario, material de trabalho e funcionarios.

Para facilitar as providencias que deverão ser postas em pratica imediatamente, afim de atualizarmos esses serviços dentro de curto praso, o Departamento do Trafego colocará à disposição da Contabilidade, durante a noite ou nas horas de folga do trabalho diurno, sob a responsabilidade dos Srs. Chefes da Contabilidade e da Estatística, o equipamento Hollerith, para apuração e contrôle mecanico do serviço de escrituração da despesa".

Em virtude do retardamento havido na entrega, pelo Almoxarifado, das faturas relativas aos materiais fornecidos às repartições da Estrada, os serviços de apuração da despêsa se achavam, na epoca da transferencia para a Contabilidade, com um ano e quatro mêses de atraso.

Verificou-se, tambem, que o numero de funcionários incumbidos da apuração das despêsas da Locomoção (Oficinas mecânicas) era bastante reduzido e absolutamente insuficiente para a execução de tão grande volume de trabalho.

Não sendo possivel à Rêde, no momento, por motivos de ordem econômica, admitir mais empregados para esse serviço, estudou-se a mecanização dos trabalhos, com a organização de um turno à noite, para aproveitamento do equipamento Hollerith, de acôrdo com a autorização constante da Circular n. 39, da Diretoria, já citada.

O equipamento Hollerith, que vem sendo alugado pela Estrada, desde 1937, não estava sendo aproveitado no turno da noite.

Por outro lado, o contrato que temos com o Instituto Técnico de Organização e Controle — Serviços Hollerith já previa o caso desse aproveitamento, constando mesmo da proposta do aluguel das máquinas, feita em 1937, o seguinte:

> "Ficará a critério da direção da Estrada a utilização do equipamento Hollerith em outros serviços que não os especificados anteriormente, *podendo mesmo recorrer à prática de turnos de trabalho*".

Os resultados obtidos com a mecanização dos trabalhos de apuração das despêsas da Rêde excederam à espectativa. Como já foi dito, recebemos o serviço de Balancetes na Contabilidade com um ano e quatro mêses de atraso. Iniciamos a apuração mecanica em Agosto e em Dezembro já haviamos tirado 25% do atraso inicial do serviço, esperando atualizá-lo no próximo ano.

Além da rapidez com que o trabalho é executado, oferece ainda a mecanização detalhes interessantes de desdobramento dos vários itens dos codigos da despêsa, revelando aspectos curiosos do serviço, impossiveis de serem demonstrados num trabalho de apuração manual.

Comparando-se o coeficiente de despêsas indiretas distribuidas pelas contas de Custeio, Melhoramentos e Capital, obtido em mêses anteriores pela apuração manual, e depois de Agosto de 1940 pelas máquinas Hollerith, tivemos o ensejo de verificar que a apuração mecânica, projetada e conduzida pela Contabilidade, evitou para a Rêde o prejuizo de algumas centenas de contos de réis. Para apreciação da Diretoria, juntamos dois esquemas dos principais serviços de apuração de despêsas executados nas máquinas Hollerith no periodo de Agosto a Dezembro de 1940.

Tendo em vista os resultados obtidos, seria de grande conveniencia para a Estrada que a mecanização de trabalhos, pelo sistema Hollerith, fosse extendida a outros serviços da Contabilidade, que requerem controle sistematico e grandes desdobramentos nos códigos e sub-códigos das inumeras contas de operação.

Achando-se, entretanto, o atual equipamento alugado pela Rêde com a sua capacidade de utilização já esgotada com 3 turnos de trabalhos, sendo dois da Estatística e um da Contabilidade, para o prosseguimento da mecanização, aliás já projetado, torna-se necessario o fornecimento a esta repartição de um pequeno conjunto eletro-mecânico, composto das seguintes maquinas Hollerith:

2 Perfuradoras duplicadoras eletro-automaticas
1 Multiplicadora "Cross-Footing"
1 Separadora alfabética
1 Tabuladora impressôra, de 6 Contadores e 7 Bancos.

CONCLUSÃO

Ao concluirmos o presente relatorio, seja-nos permitido louvar e agradecer a competencia, o zêlo e a bôa vontade dos dedicados Chefes de Serviço e respectivos auxiliares, que, durante o ano de 1940, prestaram ao Departamento confiado à nossa direção o seu concurso inteligente e a sua leal e eficiente colaboração.

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941.

Saudações Atenciosas

JOSE' DE ALMEIDA CAMPOS JUNIOR
Chefe do Departamento Financeiro

R.M.V.
Contabilidade

APURAÇÃO E ESCRITURAÇÃO DA DESPESA

Custo da mão de obra nas Oficinas

Escritorio da Oficina
Apura, pelo ponto diario, o trabalho das Turmas, organiza o modelo DL-22, encaminhando-o á Secção de Despesa da Contabilidade

Secção Hollerith
Recebe os documentos codificados, perfura os cartões e tabula os mapas, enviando-os á Secção de Despesa

Secção de Despesa
Colecciona e codifica os modelos DL-22 encaminhando-os á Secção Hollerith. Recebe os mapas tabulados, e organiza os Balancetes de Despesa, remetendo-os á Secção de Escrituração para serem contabilizados

Secção de Escrituração
Recebe os Balancetes, organiza as fichas de lançamento, escriturando-as no Diario-Copiador da Rede

Modelo DL-22

R.M.V. DL-22 — RESUMO DA MÃO DE OBRA
Oficinas de ..... dia de ..... de 19..
Quantitativo: .....

DESIGNAÇÃO DO SERVIÇO	CODIGO	Importancia
Chefia		
Serviço de Expediente		
" de Despesa		
Limpeza de Oficinas		
Maquinas e ferramentas		
Usinas		
Combustivel		
Lubrificantes		
.....		
Guia E-6 : 76		
" E-6 - 354		
" M-188 - 218		
Total		

Organizado por ..... Visto .....
Escriturario — Chefe das Oficinas

MAPA - HOLLERITH

Discriminação da Despesa Pessoal das Oficinas de ..... Mês de ..... de 194..

Data	Guia	Serviço	Veiculo	Mão de obra	Desp. Gerais (%)	Soma	Total
01.01.41	E 146	3	0 415	145.800	87 821	233 621	
02.01.41	E 148	3	0 430	886 000	156 504	342 504	
03.01.41	E 152	3	0 480	204 200	121 524	325 724	
04.01.41	E 153	3	0 520	142 000	85 768	227 768	
						1 146 217	1 146 217
01.01.41	E 173	0	T 41	24 800	14 979	39 779	
09.01.41	E 375	0	T 215	26 400	15 945	42 345	
13.01.41	E 419	0	T 318	25 200	15 220	40 420	122 344

ETC.

Castro
20-1-1940

R.M.V.
Contabilidade

APURAÇÃO E ESCRITURAÇÃO DA DESPESA

Consumo de materiais nas Oficinas

Oficina

Preenche o modelo DL-1, trocando-o pelo material no Armazem Regional do Almoxarifado
Organiza o AG-29, trocando-o no Armazem Regional pelos DL-1 do dia anterior
Envia os DL-1 à Sec. Despesa
Recebe a fatura mensal do Almoxarifado, enviando-a à Secção de Despesa com as 3as vias dos AG-29

Armazem Regional

Recebe os DL-1 e fornece o material requisitado - Recebe os AG/29 devolvendo os DL-1 às Oficinas
Encaminha uma via do AG/29 ao Almoxarifado

Almoxarifado

Recebe os AG/29 e extrai a fatura mensal
Encaminha as faturas às Oficinas, para serem quitadas
Remete uma via da fatura quitada à Contabilidade com o Balancete mensal

Secção de Despesa

Recebe os DL-1, as 3as vias dos AG-29 e a fatura mensal
Confere os modelos
Lança nos AG-29 os preços unitários dos materiais
Codifica os AG-29, encaminhando-os à Secção Hollerith.
Recebe os mapas laboriados e organiza os Balancetes de Despesa remetendo-os à Secção de Escrituração

Secção Hollerith

Recebe os AG-29 codificados perfura os cartões
Publica as quantidades de materiais e os preços unitários e anota os resultados
Separa os cartões pelos códigos e fabrica os mapas Hollerith
Encaminha-os à Secção de Despesa

Secção de Escrituração

Recebe os Balancetes de Despesa, organiza os lançamentos, escritura-os no Diário-Copiador
Confere e escritura os Balancetes mensais do Almoxarifado

Contro-
20/1/940

QUADRO N.º DF — 1

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO N.º DF — 1

MOVIMENTO FINANCEIRO — ORÇAMENTARIO

		ORÇAMENTO
RECEITA ARRECADADA		
1936	44 901 296$000	40 000 000$000
1937	51 451 396$600	40 000:000$000
1938	58 263 383$700	50 000 000$000
1939	55 345 093$300	58 300 000$000
1940	56 144 898$500	64 400:000$000
SOMA	266 106 068$100	253 700 000$000
DESPESA PROCESSADA		
1936	50 878 523$800	49 600·000$000
1937	60 702 224$100	50 000 000$000
1938	67 811 898$900	55 000 000$000
1939	66 585 120$800	68 300 000$000
1940	67 377 200$500	69 100 000$000
SOMA	313 354 974$100	292 300 000$000
DEFICITS FINANCEIROS VERIFICADOS		
1936	5 977 227$800	9 000 000$000
1937	9 250 827$500	10 000·000$000
1938	9 548 515$200	5 000 000$000
1939	11 240 027$500	10 000 000$000
1940	11 232 308$000	5 000 000$000
SOMA	47 248 906$000	39 000 000$000

Confere
Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.° DF — 2

MOVIMENTO FINANCEIRO — ORÇAMENTARIO
RECEITA COMPARADA

RUBRICAS	1939	1940	Diferença para mais e para menos
RECEITA DAS ESTAÇÕES			
Fêrias arrecadadas	53 900 218$200	51.286:829$000	— 2.613 389$200
Fretes recebidos no Rio	910 581$200	1 148 819$100	+ 238.237$900
SOMA	54 810-799$400	52 435 648$100	— 2 375 151$300
RENDAS DIVERSAS			
Indenizações	433 334$900	838:009$600	+ 404 674$700
Trabalhos por conta de terceiros	349 758$400	214·867$200	— 134 891 200
Contas de transportes	1 017 814$000	1 546 316$000	+ 528 502$000
Rendas de tráfegos mútuo e diréto	1 918 163$600	2 880 362$600	+ 962 199$000
Fretes recebidos do D.N.C.	$—	33 630$300	+ 33:630$300
Recebimentos diversos	454 957$000	861 716$900	+ 406 759$900
SOMA	4 174 027$900	6 374 902$600	+ 2 200 874$700
RECEITA BRUTA	58.984:827$300	58 810 550$700	— 174 276$600
A DEDUZIR:			
RENDA ESTRANHA			
Quota de Previdencia	865·200$000	1 149 661$500	+ 284:461$500
Impostos arrecadados	2.228:597$300	642 975$200	— 1.585:622$100
Tráfegos mutuo e diréto	545:936$700	873 015$500	+ 327:078$800
SOMA	3 639 734$000	2 665 652$200	— 974 081$800
RECEITA LIQUIDA	55 345.093$300	56 144 898$500	+ 799:805$200

Confere

Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.° DF — 3

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO N.º DF — 3

MOVIMENTO FINANCEIRO — ORÇAMENTARIO
DESPESA COMPARADA

HISTÓRICO	1939	1940	Diferenças para mais e para menos
PESSOAL:			
Folhas de pagamento	41 290.064$400	41 426:821$200	+ 136·156$800
MATERIAL:			
Dormentes	4 183·943$200	2 788·341$800	— 1.395:601$400
Madeiras	788.608$000	536 579$900	— 252:028$100
Materiais diversos	3 774·319$500	10.398:063$000	+ 6.623 743$500
Carvão	4 775 770$600	2.731:690$800	— 2 044 079$800
Lenha	6 563 630$800	4.708:378$400	— 1.855:252$400
Lubrificantes	760·019$600	554:274$400	— 205 745$200
Móveis e utensílios	5 850$000	4·600$000	— 1 250$000
Despêsas aduaneiras	393 247$100	223:453$200	— 169.793$900
DESPESAS DIVERSAS:			
Transporte	27·461$900	76.135$500	+ 48 670$600
Restituições e indenizações	111 041$100	224 239$100	+ 113:198$000
Auxílios e contribuições	2 159 962$400	2.120:216$300	— 39·746$100
Seguros	277·000$000	277:000$000	—$—
Serviços Hollerith	99:740$000	108 720$000	+ 8:980$000
Juros, descontos e comissões	579·095$500	498·745$000	— 80:350$500
Força, luz, água e telefone	347:445$900	341:024$600	— 6·421$300
Aluguéis e arrendamentos de prédios	112·041$800	76·690$200	— 35:351$600
Diferenças de cambio	52·714$900	20:914$600	— 31:800$300
Eventuais	282:561$100	261·318$500	— 21·242$600
TOTAL	66 585·120$800	67.377:206$500	+ 792 085$700

Confere
Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.° DF — 4

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO N.º DF — 4

RECEITA COMPARADA DAS ESTAÇÕES
(Férias arrecadadas)

MESES	1940	1939	Diferenças para mais e para menos
Janeiro	5 014 797$600	5 093 983$400	— 79·185$800
Fevereiro	4 [illegible] 374$900	4 565 104$000	— 138 729$100
Março	4 622 388$200	4 553 931$900	+ 68 456$300
Abril	4.504:850$400	4.017 196$500	+ 487 153$900
Maio	4 [illegible] 237$100	3 909 561$100	+ 322:676$300
Junho	3 [illegible] 580$100	3 951 962$100	+ 46:624$000
Julho	4 [illegible] 845$800	4.200·969$200	+ 365·876$600
Agosto	4 [illegible] 713$900	4.720:614$600	— 379:900$700
Setembro	4 [illegible] 558$600	4 999 803$700	— 656 245$100
Outubro	4 [illegible] 756$500	5 078 711$500	— 783 955$000
Novembro	3 [illegible] 244$500	4.738·391$000	— 865 146 500
Dezembro	4 [illegible] 794$200	4 980 570$100	— 762 776$200
TOTAL	52 435:648$100	54 810:799$400	— 2 375.151$300

Confere
Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

5

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO N.º DF — 5

RECEITA DAS ESTAÇÕES

(Férias arrecadadas pelas estações desde MARÇO de 1931)

EXERCICIOS	Importancia	Números índices
1931 (de Março a Dezembro)	35.130:695$500	85
1932	44.215:218$700	106
1933	40.393:509$900	97
1934	38.424:586$900	92
1935	41.665:977$200	100
1936	46.195:779$800	110
1937	52.514:146$600	126
1938	56.632:980$900	136
1939	54.810:799$400	131
1940	52.435:648$100	125

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Confere
Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N. DF — 6
CONTINUAÇÃO

BALANCETE DO MOVIMENTO GERAL DE "CAIXA" DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
Período de JANEIRO a DEZEMBRO DE 1940

DEBITO

SALDO DO MES DE DEZEMBRO DE 1939 ...			178·752$000
a ESTAÇÕES			
— Férias arrecadadas —			
Da Divisão de Belo Horizonte		30 517 217$800	
Da " " Três Corações		20 769.611$200	51 286 829$000
a DIVERSAS CONTAS			
a *Correntistas*			
A Representante	51:700$000		
a Diversos (Fretes arrecadados pela Representação)	1 097·119$100		
a Segurança Industrial — Cia. de Seguros c/ de Indenizações . .	71 388$900		
a Cia. Adriática de Seguros, c/de Indenizações	11:198$700		
a Diversos . -	1.019:957$400	2 251 364$100	
a Almoxarifado, c/despesa a liquidar		29$300	
a Receita a classificar		147$800	
a Despesa a anular		73$600	
a Restituições a liquidar		234$100	
a Estações, c/a classificar		1·857$200	2.253 700$100
A GOVERNO FEDERAL			
a *Govêrno Federal — c/ de transportes*			
Recebido de contas anteriores a 1-1-1935		204·357$600	
" " " do exercício de 1935		169 202$400	
" " " " " " 1936		309·574$200	
" " " " " " 1937		258 676$800	
" " " " " " 1938		225$700	
" " " " " " 1939		349 697$700	
" " " " " " 1940		193 637$100	1 545·371$500
TRANSPORTA			55 264.658$600

QUADRO N. DF — 6
CONTINUAÇÃO

DEBITO

TRANSPORTE		55 264·658$600
a AGENTES RESPONSAVEIS		
A Pagadores	21 813 739$700	
a Devedores por adiantamentos	40·341$400	
a Devedores por responsabilidades	1 380$600	21 855·461$700
a CREDORES POR DEPOSITOS		
a *Impostos arrecadados p os Estados*		
a Estado de M Gerais, c de impostos . . .	89:131$700	
a Estado do Rio de Janeiro, c de impostos . .	352$100	89:483$800
a CREDORES POR CAUÇÕES EM DINHEIRO		
a caucões de contratos	34 541$600	
a caucões de propostas	26 400$000	
a caucões de carregadores	2.200$000	
a caucões de fornecimentos	4·785$000	
a caucões de ajustes	13 000$000	80:926$600
a BANCOS		
a Banco Mineiro da Produção	839 259$400	
a Banco de Crédito Real de M Gerais	8 188 620$800	
a Banco Comércio e Industria de M. Gerais . . .	2 897 100$000	
a Banco da Lavoura de M. Gerais, c/especial . .	67 499$700	11 992·548$800
a RECEITAS NÃO ESPECIFICADAS		
a Multas contratuais	878$800	
a Descontos s faturas liquidadas	600$000	1:478$800
a GOVERNOS ESTADUAIS E MUNICIPAIS		
a Estado de S. Paulo, c/transportes	479$900	
a Estado de Goias, c/de transportes	309$900	
a Estado de M. Gerais, c/suprimentos	727:250$400	
a Estado de M. Gerais, c/suprimentos p cobertura do passivo da Rêde em 31-12-935	21 258$400	749 388$600
a RECEITAS ACCESSORIAS DOS TRANSPORTES		
a Receitas diversas	8:092$300	
TRANSPORTA	8 092$300	90.033 944$900

QUADRO N. DF — 6
CONTINUAÇÃO

DEBITO

TRANSPORTE	8:692$300	90 033.944$900
a RECEITAS ACCESSÓRIAS DOS TRANSPORTES		
a Alugueis de proprios	9·268$800	
a Concessões	28.901$300	
a Venda de materiais inserviveis	174 568$500	
a Fornecimentos de energia eletrica	1·315$200	222 746$100
a TITULO A PAGAR		
a Banco Mineiro da Produção		2 957 600$000
a TRAFEGO MUTUO		
a Contadoria Geral dos Transportes	1 373·315$500	
a Departamento dos Correios e Telegrafos . . .	9 640$400	
a Cia Mogiana de Estradas de Ferro	353 772$000	1 736 757$900
a DIFERENÇAS DE CAMBIO		
Pelas verificadas no pagamento de diversas faturas de materiais estrangeiros		869$900
a CUSTEIO		
a *Movimento e Tração*		
a Perdas e avarias — Cargas		16 705$400
a PESSOAL A PAGAR		
a Vencimentos não reclamados		250·736$200
a RECEITA A RECEBER		
a Contas a receber		243 535$500
a JUROS — RECEITA		
Recebidos de diversos bancos		3:424$600
a RECEITAS DE TRABALHOS E FORNECIMENTOS A TERCEIROS		
Recebido		32 687$000
TRANSPORTA		95 499.007$500

QUADRO N. DF — 6
CONTINUAÇÃO

QUADRO N° DF — 6
CONTINUAÇÃO

DEBITO		
TRANSPORTE		95 499 007$500
a RECEITA DE TITULOS		
a Premios de apolices	16 541$500	
a Juros de apolices	50.260$000	66.801$500
a DEPOSITOS ESPECIAIS E CAUÇÕES		
a Banco da Lavoura de M. Gerais, c/titulos caucionados	525$000	
a Banco Mineiro da Produção, c/titulos caucionados	890$000	1 415$000
a CONTAS A PAGAR		
a Fornecedores do Pais		750$000
a CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES DOS FERROVIARIOS DA R. M. V.		
Recebido		32$600
TOTAL		95 568:006$600

Confere

Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2 ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N. DF — 6
CONTINUAÇÃO

BALANCETE DO MOVIMENTO GERAL DE "CAIXA" DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Período de JANEIRO a DEZEMBRO de 1940

CREDITO

de CONTAS A PAGAR		
de Fornecedores do País	16 503·343$000	
de Contas de despesas diversas	806 666$000	
de Credores da Construção	41 356$400	
de Credores da Eletrificação	9·178$700	
de Fornecedores de materiais estrangeiros	292 972$700	17 653·516$800
de AGENTES RESPONSAVEIS		
de Pagadores	22 201 603$200	
de Devedores por adiantamentos	1 256 442$500	23 458 045$700
de TITULOS A PAGAR		
de Banco de Minas Gerais	225 000$000	
de Banco Mineiro da Produção	2 345 002$200	
de Instituto de Aux. Mutuos dos Emp. da E.F.O.M.	1 750 000$000	
de Sociedade Coop. Consumo dos Ferrs. da E.F.S.M.	1 275 000$000	
de S. Cabral Viana	33 326$000	5 628 328$200
de PERDAS DIVERSAS		
Pelas verificadas em vendas de apolices		2 844$000
de PESSOAL A PAGAR		
de Folhas de vencimentos a pagar	25 092 162$600	
de Vencimentos não reclamados	249·407$300	25 341 569$900
de CREDORES POR CAUÇÕES EM DINHEIRO		
de Cauções de contratos	55·468$500	
de Cauções de propostas	31.000$000	
de Cauções de Carregadores	500$000	
de Cauções de fornecimentos	4 785$000	91 753$500
de CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES DOS FERRS. DA R. M. V.		
Pagamentos efetuados		4.196.040$000
de DESPESAS NÃO ESPECIFICADAS		
TRANSPORTA		76 372 704$100

QUADRO N. DF — 6
CONTINUAÇÃO

CREDITO

TRANSPORTE			76 372·704$100
de DESPESAS NÃO ESPECIFICADAS			
de Despesas bancarias		4·284$400	
de Comissões s/vendas de mercadorias em leilão .		811$500	
de Despesas diversas		12 400$600	
de Comissões s/liquidação de contas de transportes .		303$000	17.799$500
de GOVERNO FEDERAL			
Conta da Quota de Fiscalização			200 000$000
de RECEITA DE TITULOS			
de Juros de apolices			6$700
de DIVERSAS CONTAS			
de Reclamações a liquidar		215.173$500	
de Restituições a liquidar		11 675$700	
de Almoxarifado, c/despesa a liquidar		2 540$000	
de *Correntistas*			
de Diversos	138:189$200		
de Cia. Adriatica de Seguros, c/ prémios de seguros	172 200$000	310 389$200	539 778$400
de TRAFEGO MUTUO			
de Cia Navegação Loide Brasileiro		28·686$700	
de Contadoria Geral de Transportes		320 203$400	348 890$100
de DIFERENÇAS DE CAMBIO			
Pelas verificadas no pagamento de diversas faturas de materiais estrangeiros			20 206$200
de BANCOS			
de Banco Credito Real de Minas Gerais		7 946·977$600	
de Banco Comércio e Ind. de Minas Gerais . . .		2 903 314$700	10 850.292$300
de JUROS DE DIVIDAS COMUNS			
Pagamentos efetuados			143 346$300
TRANSPORTA			88 493 023$600

QUADRO N.º DF — 6
CONTINUAÇÃO

QUADRO N.º DF — 6
CONTINUAÇÃO

CREDITO			
TRANSPORTE			88.493:023$600
de CREDORES POR DEPOSITOS			
de *Consignações*			
de Inst Aux. Mutuos Emp. da E. F. O. M.	3.522 447$300		
de Soc Coop Consumo dos Ferroviarios da E.F.S. Minas .	2.763:797$100		
de Diversos	39 200$800	6 325:445$200	
de Valores depositados .		11:480$700	
de *Impostos arrecadados p'os Estados*			
de Estado do Rio de Janeiro, e de impostos .		20 178$200	6 357.104$100
de IMPOSTOS			
de Impostos sôbre a renda			2.650$400
SALDO QUE PASSA PARA O MES DE JANEIRO DE 1941			715·228$500
TOTAL			95 568 006$600

Confere
Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.° DF — 7

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO Nº DF — 7

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO MONETARIO

OPERAÇÕES DE CAIXA NOS EXERCICIOS DE 1939 E 1940

DISCRIMINAÇÃO	1939	1940	Diferença para mais e para menos
Dinheiro em cofre em 1.º de Janeiro	577:800$800	178 752$000	— 399:048$800
RECEBIMENTOS			
Fretes das estações	53 900 218$200	51 286 829$000	— 2 613 389$200
Recebido de diversos Correntistas	2 868 080$800	2 253 706$100	+ 385:625$300
Contas de transportes	944:918$400	1 546 251$300	+ 601 332$900
Cauções em dinheiro	118:149$200	80 926$600	— 37 222$600
Depositos diversos	218:982$700	90 898$800	— 128 083$900
Retirados em Bancos	11 615:409$600	11 992 546$800	+ 377:137$200
Descontos de titulos	5 309 307$000	2 957 600$000	— 2 351 707$000
Tráfegos mutuo e diréto	2 309 570$800	1 736 757$900	— 572 812$900
Diferenças de cambio	4:262$587	869$900	— 3.392$687
Vencimentos não reclamados	246 625$000	250 736$250	+ 4 110$900
Suprimentos recebidos do Estado	1 023 975$000	748 508$800	— 275 466$200
Prestação de contas de Agentes Pagadores	24 897 222$300	21 855 461$700	— 3.041 760$600
Recebimentos diversos	781 621$000	588 161$500	— 193 460$100
TOTAL	103 816 144$287	95 568.006$600	— 8.248.137$687

Confere

Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Be'o Horizonte, 1. de Outubro de 1941

Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 8

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO MONETARIO

OPERAÇÕES DE CAIXA NOS EXERCICIOS DE 1939 E 1940

DISCRIMINAÇÃO	1939	1940	Diferenças para mais e para menos
PESSOAL			
Pago o liquido das folhas de pagamento . . .	26 591 .604$500	25 092 102$600	— 1 499:703$900
Pago vencimentos em suspenso	211:641$600	249 407$300	+ 37 765$700
CONTAS			
Pago a Fornecedores do país	16 717·720$000	16 503·343$000	— 214 377$000
Pago a Fornecedores de materiais estrangeiros .	919·765$213	292 972$700	— 626 792$513
Pago a Credores da Construção	352 530$200	41 356$400	— 311 173$800
Pago a Credores da Eletrificação	6 553$000	9.178$700	+ 2 625$700
Pago Contas de despêsas diversas	920.239$000	806 666$000	— 113 573$000
CONSIGNAÇÕES			
Pago ao Instituto de Auxilios Mutuos	6 849·094$300	3.522 447$300	— 3.326 647$000
Pago á Sociedade Cooperativa	3 539 386$500	2 763$797$100	— 775 589$400
Pago a Diversos	131 499$700	39 200$800	— 92.298$900
DIVERSOS			
Pago á Caixa de Aposentadoria e Pensões . . .	4 799 889$500	4.196:646$000	— 603 234$500
Suprimentos a Agentes Pagadores	25 616 908$500	23 158 045$700	— 2 158 862$800
Depositados em Bancos	11 827 134$300	10 850 292$300	— 976 842$000
Despesas Aduaneiras	393 247$100	2 540$000	— 390 707$100
Indenizações	337 041$900	138 189$200	— 198 852$700
Quota de Fiscalização	200 000$000	200 000$000	$—
Títulos resgatados	3 076 875$000	5.628:328$200	+ 2 551 453$200
Juros e descontos	404 870$900	143 346$300	— 261 524$600
Seguros	297 671$100	172:200$000	— 125 471$100
Pago a Diversos	836·713$974	742 658$500	— 94 055$474
DINHEIRO EM COFRE EM 31 DE DEZEMBRO . . .	178 752$000	715 228$500	+ 536:476$500
TOTAL	104 209 391$287	95 568·006$600	— 8 641·384$687

Confere

Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.° DF — 9

CONTAS DAS ESTAÇÕES

Ano de 1940

	Contas Devedoras	Contas Credoras	SALDOS Devedores	SALDOS Credores
Receita dos transportes	—$—	52 409:184$200		52.409:184$200
Receita Complementar dos Transportes	—$—	127 584$550		127:584$550
Receita Accessória dos Transportes	—$—	621:263$350		621:263$350
Custeio	4 424$100	—$—	4:424$100	
Adicional de 10 % sôbre tarifas	—$—	4 847:037$600		4.847:037$600
TRÁFEGO MÚTUO				
Contadoria Geral de Transportes	9 887 165$800	7.252:978$100	2 634:187$700	
Cia. Mogiana de Estradas de Ferro	1 762 [illegible]$000	1 942 337$300	—$—	180:209$300
Departamento dos Correios e Telegrafos	85 349$750	77:917$000	7:432$750	
Cia. de Navegação do Loide Brasileiro	—$—	30.592$700		30:592$700
DIVERSAS CONTAS				
Frêtes debitados ao D.N.C.	$—	—$—		
Idem, a diversos correntistas	1 895 [illegible]$900	33:985$150	1 861:401$750	
Outras contas	957 [illegible]$600	641:181$700	315:956$900	
Rendas em Trânsito	4 549 [illegible]$600	4 207:142$000	342.203$600	
RECEITA A RECEBER				
Contas a receber	—$—	1:152$900		1:152$900
Fretes a arrecadar	48 728 491$700	46 478:224$300	2 250.267$400	
Caixa de Aposentadorias e Pensões	—$—	1.115.171$700		1.115:171$700
CREDORES POR DEPÓSITOS				
Valores depositados	2 914 207$800	3.041:594$100		127:386$300
Impostos estaduais arrecadados	3 455 [illegible]$100	4.035 585$400		579.753$300
Consignações	93 [illegible]$600	6.315$900	87 000$700	
Férias das Estações	51 286 [illegible]$000	—$—	51 286:829$000	
DEVEDORES POR TRANSPORTES				
Govêrno Federal	1 105 [illegible]$900	740$400	1.104 886$500	
Govêrnos Estaduais	6 [illegible]$700	—$—	6:851$700	
Construção de Patrocinio a Ouvidor	38 [illegible]$200	—$—	38 180$200	
Prolongamento da Eletrificação	1 [illegible]$200	—$—	1:888$200	
CREDORES POR CAUÇÕES EM DINHEIRO				
Cauções de carregadores	—$—	1:600$000		1:600$000
AGENTES RESPONSAVEIS				
Devedores por responsabilidades	101 [illegible]$700	1:663$300	99:476$400	
TOTAL	126 873 251$650	126 873 251$650	60.040:995$900	60 040:995$900

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Jair Pinheiro
1.º Escriturario

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

CONTAS DE TRANSPORTES

Transportes atendidos pela Rêde à requisição das repartições federais

EXERCÍCIO	IMPORTANCIA
1931	340:647$563
1932	1.481:121$141
1933	352:360$500
1934	447:862$300
1935	667:348$300
1936	1.017 964$200
1937	1.291:446$700
1938	1.003:807$900
1939	793:154$700
1940	1.105:824$700
TOTAL	8.501:538$004

Importância de contas de transportes recebidas de repartições federais

EXERCÍCIO	IMPORTANCIA
1931	20:418$449
1932	4:095$412
1933	366$600
1934	125:015$600
1935	77:539$600
1936	199:396$300
1937	407:256$600
1938	891:463$800
1939	950:138$800
1940	1.545:371$500
TOTAL	4.221:062$661

REFERENTE AO ANO DE 1940

	Pessoal	Material	Diversas Despesas	TOTAL
RECEI				
	58:000$000	31$498	13:998$200	72:029$698
	169:181$600	84:351$611	1:981$900	255:515$111
	224:931$000	18:478$398	2:619$900	246:029$298
	81:358$400	1:024$890	32:952$000	115:335$290
	46:502$800	214$355	3:326$000	50:043$155
	62:283$300	1:267$543	1:181$900	64:732$743
	57:727$500	202$000	59:921$900	117:851$400
	—$—	—$—	364$500	364$500
	—$—	—$—	900$000	900$000
	—$—	—$—	400$000	400$000
	—$—	—$—	229:600$200	229:600$200
RECEI	—$—	—$—	1.917:193$200	1.917:193$200
	—$—	—$—	200:000$000	200:000$000
	—$—	—$—	654$000	654$000
	—$—	—$—	4:000$000	4:000$000
	—$—	—$—	140:665$900	140:665$900
	699:984$600	105:570$301	2.609:759$600	3.415:314$501
RECEI				

BALANCETE DE "RENDA E CUSTEIO" DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, REFERENTE AO ANO DE 1940

RENDA	
RENDA DOS TRANSPORTES	
Viajantes	13 792 856$300
Encomendas	3 156 967$300
Animais	2 234 767$600
Mercadorias	24.860.069$400
Mercadorias depositadas a entregar — Café	8 358 525$600
Percursos e estadia de carros e vagões	15 800$000
SOMA	52.424 984$200
RENDA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES	
Armazenagens	122 329$500
Comissões sobre cobranças para terceiros	253 895$850
SOMA	376 225$350
RENDA ACCESSORIA DOS TRANSPORTES	
Radio, telegrafo e telefone	165 314$950
Concessões	63 983$300
Venda de material inservivel	175 547$100
Fornecimento de água	5 868$000
Fornecimento de energia electrica	4 205$600
Alugueis de proprios	37 407$700
Receitas diversas	6 396 470$157
SOMA	6 855 056$807
TOTAL DA RENDA	59 656 266$357
DÉFICIT	1.651 711$790
TRANSPORTA	61.307:978$150

CUSTEIO	Pessoal	Material	Diversas Despesas	TOTAL
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL				
Administração Superior:				
Diretoria	58 000$000	318$198	13 998$200	72 629$[illegible]
Gabinete do Diretor	169 181$600	84 351$611	1 981$900	255 [illegible]
Secretaria	224 931$000	18 478$595	2 619$300	246 [illegible]
Representação no Rio	81 358$400	1 024$800	32 952$000	115 335$[illegible]
Serviços Sanitarios	46 502$800	214$355	3 326$030	50 043$15
Contencioso	62 283$300	1 267$543	1 181$900	64 732$74
Acidente do Trabalho	57.727$500	202$000	59 921$000	117 851$[illegible]
Acidente em pessoas estranhas	—$—	—$—	364$500	364$50
Danos em bens alheios	—$—	—$—	900$00	900$00
Danos em propriedades	—$—	—$—	400$000	400$000
Seguros	—$—	$—	229 600$200	229 60[illegible]
Contrib p Caixa Ap. e Pensões	—$—	—$—	1.917:193$200	1 917 193$200
Quota de fiscalização federal	—$—	—$—	200 000$000	200 000$000
Exame e Seleção profissional	—$—	—$—	654$000	654$000
Contrib p Cont C Transportes	—$—	—$—	4:000$000	4:000$000
Despesas não especificadas	—$—	$—	140 665$900	140 665$900
SOMA	699 984$600	105 570$301	2 609 759$600	3.415 314$501
DEPARTAMENTO FINANCEIRO				
Administração Geral:				
Chefia	86 310$000	1 079$312	1 717$20	89:700$512
Serviço de expediente	30 127$300	$—	$—	30 127$300
Contabilidade	297 661$000	16 506$222	4 825$100	318 992$322
Tesouraria	203 052$000	6 403$652	21 568$100	230 [illegible]
Serviço de Pessoal	302 634$700	22 036$380	627$300	325 298$380
Ajudante de Materiais:				
Serviço Central	168 712$400	7 885$172	1 504$700	178 102$272
Almoxarifado (Escritório)	233 604$900	28 795$311	1 767$200	270 166$411
Armazem de Divinopolis	57 540$300	5 868$410	858$000	63 [illegible]
" de Cruzeiro	102 709$100	5 399$172	6 857$800	114 [illegible]
" de Barra Mansa	70 924$300	5:250$785	591$100	76 [illegible]
" de Lavras	50 434$500	8 111$580	201$800	59 047$080
" de S. João	20 252$900	1 286$280	365$600	21 904$78
" de Ibiá	15 379$200	974$707	250$000	16 603$907
Secção de Impressos	72 217$300	8 863$192	1 435$300	82 515$792
Vazamento, evaporação, quebras, etc.	—$—	15 566$710	—$—	15 566$710
SOMA	1.717 549$800	134 921$020	41 737$000	1 894 208$720
DEPARTAMENTO DO TRAFEGO				
Administração Geral:				
Chefia	71 400$000	678$880	14 512$900	86 591$780
Secção de Café	66 202$100	4 010$311	$—	70 272$411
Secção de Tarifas	34 835$900	6 801$311	$	41 637$211
Contadoria	738 934$300	97 100$592	1 185$700	837 220$592
Estatistica	215 591$900	45 151$240	109 515$000	370 258$140
Serviço de Reclamações	148 734$600	8:174$290	324$700	157 233$590
Informação e propaganda	5 379$300	—$—	—$—	5 379$300
SOMA	1 281 138$100	161 916$640	125 538$300	1 568 593$040
SUB - TOTAL	3 698 672$500	402 407$961	2 777 035$800	6 878 116$261
DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO				
Administração Geral:				
Chefia	227:261$700	19 [illegible]	757$100	247 527$620
TRANSPORTA	227:261$700	19.508$820	757$100	247.527$620

QUADRO Nº DF - 11 - (Continuação)

Pessoal	Material	Despesas Diversas	TOTAL
227:261$700	19:508$826	757$100	247:527$620
1.060:419$528	1.040:132$632	48:911$675	2.149:463$835
1.300:066$206	1.557:467$570	1.240$700	2.858:774$470
447:355$937	218:675$840	6:893$443	672:925$220
760:617$261	914:328$035	750$000	1.675:695$296
88:239$144	139:596$037	750$000	228:585$181
3.883:959$776	3.889:708$940	59:302$918	7.832:971$634
350:926$800	16:484$350	791$800	368:202$950
768:543$980	102:054$727	1:694$600	872:293$307
53:837$500	—$—	—$—	53:837$500
1.173:308$280	118:539$077	2:486$400	1.294:333$757
532:875$900	49:344$345	1:321$500	583:541$745
4.333:847$166	2.014:460$005	9:731$940	6.358:039$111
2.016:231$110	1.167:658$444	2:901$000	3.186:790$554
2.458:460$813	1.695:827$666	5:813$300	4.160:101$779
8.542:218$199	3.855:587$759	189:370$818	12.587:176$776
[illegible]645:385$490	2.311:436$333	61:265$358	7.018:087$181
810:382$887	5.468:596$087	129:840$384	11.408:819$358
[illegible]39:401$565	16.562:910$639	400:244$300	45.302:556$504
[illegible]095:342$121	20.973:566$617	3.239:069$418	61.307:978$156

Visto

José de Castro

Chefe da Contabilidade

RENDA		CUSTEIO	Pessoal	Material	Despesas Diversas	TOTAL
TRANSPORTE . . .	61:307:978$156	TRANSPORTE . . .	227:261$700	19 508$820	757$100	247 527$620
		Serviço de Oficinas:				
		Oficinas de Cruzeiro	1 060 419$528	1 040 132$632	48 911$673	2 149 463$833
		" de Divinópolis	1.300 066$200	1 557 467$570	1 240$700	2 858 774$47[illegible]
		" de São João	447 355$937	218 675$840	6 893$442	672 9[illegible]
		" de Lavras	700 617$261	914 328$033	750$000	1 675 [illegible]
		" de Barra Mansa	88.239$144	139 596$037	750$000	228 585$181
		TOTAL	3 883 959$770	3 889 708$940	59·302$919	7 832 971$630
		DEPARTAMENTO DA LINHA				
		Administração Geral	350 926$800	16 484$350	791$800	308 202$950
		Conservação extraordinaria da via permanente e edificios:				
		Bitola de 1,00	768 543$980	102.054$727	1:694$600	872 293$307
		Bitola de 0,76	53 837$500	$—	—$—	53 837$500
		TOTAL	1 173 308$280	118·539$077	2·486$400	1 294 333$757
		DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES				
		Administração Geral	532 875$900	49.344$340	1:321$500	583 541$740
		Conservação ordinaria da via permanente e edificios:				
		Divisão de Belo Horizonte	4.333 847$160	2 014·460$005	9 731$940	6 358 039$111
		Idem de Lavras	2 016 231$110	1.167 658$444	2.901$000	3 186 7[illegible]
		Idem de Três Corações	2.458:460$813	1.695 827$060	5:813$300	4 160.101$173
		Movimento e Tração				
		Divisão de Belo Horizonte	8 542 218$199	3 855·587$750	189·370$818	12 587 176$77[illegible]
		Idem de Lavras	[illegible]645 385$490	2 311 436$339	61 265$358	7 018 087$1[illegible]
		Idem de Três Corações	[illegible]210 382$887	5 468 596$087	129 840$384	11 408 819$3[illegible]
		TOTAL	[illegible]39 401$565	16 562.910$639	400 244$300	45 302 5[illegible]
TOTAL GERAL	61 307 978$150	TOTAL GERAL DO CUSTEIO . .	[illegible]095.342$121	20 973:506$617	3.239 069$418	61 307 978$15[illegible]

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941.

Jair Pinheiro
1.º Escriturario

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.° DF — 12

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO N.º DF — 12

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

ANOS	Renda Industrial	Custeio	Deficits	Saldos
1931	32 915:787$972	35 430 138$731	2 514 350$759	—$—
1932	47.015 599$617	45 353 654$830	—$—	1.661.944$781
1933	35 965:873$477	44 452 718$329	8 486 844$852	—$—
1934	37 963 074$632	46.988 713$956	9 025 639$324	—$—
1935	37 677:639$354	47 717 812$460	10 040 173$106	—$—
1936	44 898:438$018	48 134 182$896	3.235:744$878	—$—
1937	48 880 119$582	56 940 837$198	8 054 717$616	—$—
1938	52.166 531$290	62 765 304$832	10 598 773$542	—$—
1939	54.531.606$050	63 764 269$975	9 232 663$925	—$—
1940	59.656:266$357	61 307 978$150	1 651 711$799	—$—
TOTAL . . .	451 676:930$349	512 855 611$369	61 178 675$020	—

Confere

Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 13

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO

RENDAS	1935	1936	1937	1938	1939	1940
RENDA DO TRAFEGO:						
Viajantes	7 509 299$200	10.748.269$000	11 955 452$300	13 472 902$600	13 477 553$200	13.792 856$300
Encomendas	3 283 302$500	3.175:346$900	3 342 251$300	3 160 598$700	3 040 951$900	3.156 967$300
Animais	2.248 530$300	2 185 635$200	2 214 592$500	2 079 301$200	1.914:756$000	2 234 767$600
Mercadorias	23.410 969$900	27 610 356$700	29 821 256$500	31 759 025$500	29 237 800$200	33.224·593$000
Telegramas	145:688$200	159 294$300	152 884$200	159 517$500	156 139$100	165 514$950
Armazenagens	78 777$400	121 642$600	109 606$500	111·614$200	121 673$800	122 329$500
Rendas eventuais do tráfego	142·023$700	176.542$600	157 440$600	234 927$200	270 956$800	293 071$700
SOMA	36.818:591$200	44.177:087$350	47 753 483$900	50 977 976$900	48 218 834$000	52 900 100$350
RENDAS ACESSORIAS:						
Comissões	220 206$095	30 427$[illegible]	264 248$766	394 011$290	303 764$150	253 895$850
Rendas diversas	321 460$709	351 [illegible]	316 599$128	477 550$500	6 009 007$900	6 412 270$157
SOMA	541 667$704	381 [illegible]	580 847$894	871 561$790	6 312 772$050	6 666 166$007
TOTAL GERAL	37 360 258$901	44 558 [illegible]	48 334 331$794	51 849 538$690	54 531 606$050	59 656 266$357

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941.

Cláudio Bueno de Paiva
Auxiliar

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 13 - A

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO

RENDAS	1935	1936	1937	1938	1939	1940
ESTEIO						
Admão e Direção Geral .	5 006 975$981	4 888 053$170	5 736 901$894	6 525 253$140	[illegible]	[illegible] 878 116$261
DEP. DE TRANSP.						
Admão Central . .	1 020 513$257	1 215 232$670	[illegible] 625 444$480	519 922$421	639 454$082	583 541$743
Conserva ordinaria da V. P. e Edifícios	11 425 661$990	10 776 887$[illegible]	11 902 174$169	14 453 053$287	15 003 465$050	13 704 931$444
Movim. e Tração . .	19 682 896$62[illegible]	21 899 043$31[illegible]	27 414 794$468	30 773:504$970	36 931 204$597	31 014 083$315
DEP. DA LOCOMOÇÃO						
Admão Central . . .	471 435$225	361 521$187	219 735$724	628 644$541	293 020$774	247 527$026
Serv. de oficinas	6 944 040$73	6 307 919$29[illegible]	6 788 744$479	8 803 087$072	8 911 914$773	7 585 444$008
DEP. DA LINHA						
Admão Central .	1 267 064$677	1 196 231$108	1 293 454$272	423.297$091	389 394$532	368 202$920
Conserva extraordinaria da Via Perm. e Edificios .	1 343 368$523	945 120$622	1 196 453$987	436 117$159	940:645$033	925 130$807
TOTAL . .	47 161 957$030	47 590 009$[illegible]	56 177 693$482	62.378:880$487	64 764 269$897	61 367 978$150
RESULTADOS GERAIS.						
Saldos	$-	$	$	$	$	$
Deficits . .	9 801 698$14[illegible]	3 031 401$[illegible]37	7 843 361$688	10 529 341$797	9 242 [illegible]$025	1 651.711$799
Coeficiente de tráfego . . .	126%	10[illegible]%	116%	120%	116%	102%

1) Nos anos de 1935, 1936 e 1937, a Administração do Departamento da Linha superintendia os serviços de conservação ordinaria e extraordinaria da linha. Em 1938, a conserva ordinaria das linhas foi transferida para o Departamento de Transportes.

2) Nos anos de 1935, 1936 e 1937, as despêsas de Administração dos serviços de movimento e tração e conservação das linhas (Residências) figuraram na Administração Central do Departamento de Transportes.

Confere

Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO Nº DF — 14

RENDA INDUSTRIAL COMPARADA

	1939	1940	Diferenças para mais e para menos
RECEITA DOS TRANSPORTES			
Viajantes	13.477:553$200	13.792:856$300	+ 315 303$100
Encomendas	3.040 054$900	3.156 967$300	+ 116 912$100
Animais	1.914 756$000	2.234:767$600	+ 320 011$600
Mercadorias	29.237 800$200	33 224 593$000	+ 3.986:792$800
Manobras de carros e vagões	816$400	—$—	— 816$400
Percurso e estadia de vagões	11.982$200	15 800$000	+ 3.817$800
SOMA	47 682 962$900	52 424 984$200	+ 4 742 021$300
RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES			
Alugueis ou receitas de carros restaurantes	26 400$000	—$—	— 26:400$000
Armazenagens	124:673$800	122 329$500	+ 655$700
Comissões s cobrança para terceiros	303 764$150	253 895$850	— 49 868$300
SOMA	451:837$950	376:225$350	— 75:612$600
RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES			
Rádio, telegrafo e telefône	156 139$100	165 514$950	+ 9 375$850
Concessões	—$—	69 983$300	+ 69 983$300
Venda de material inservivel	42:716$800	175:547$100	+ 132 830$300
Alugueis de proprios	35 598$300	37 467$700	+ 1:869$400
Receitas diversas	6 162 351$000	6 406 543$757	+ 244 192$757
SOMA	6 396 805$200	6 855 056$807	+ 458 251$607
TOTAL	4 531.600$050	59 656 266$357	+ 5.124:660$307

NOTA: O aumento que se observa nas rendas diversas foi devido à escrituração, nêste ano e no de 1939, dos fretes relativos a transportes à conta do Fundo de Melhoramentos em anos anteriores, e que somente agora foram reconhecidos em tomada de contas.

Confere
José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 1.º de Outubro de 1941
Jair Pinheiro
1.º Escriturario

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.° DF — 15

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO N.º DF — 16

RENDA E CUSTEIO
— PORCENTAGENS —

	1939	1940
RENDA DO TRAFEGO		
Viajantes	24,7	23,1
Encomendas	5,6	5,3
Animais	3,5	3,7
Mercadorias	53,6	55,7
Telegramas	0,3	0,3
Armazenagens	0,2	0,2
Rendas eventuais	0,5	0,5
Soma	88,4	88,8
RENDAS ACCESSORIAS		
Comissões	0,6	0,4
Rendas diversas	11,0	10,8
TOTAL	100,00	100,00
CUSTEIO		
Administração Central	10,3	11,2
Departamento de Transportes	73,2	73,9
Departamento da Locomoção	14,4	12,8
Departamento da Linha	2,1	2,1
TOTAL	100,00	100,00

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Jair Pinheiro
1.º Escriturario

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N° DF — 16

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO COMPARATIVO DAS PRINCIPAIS UNIDADES DE TRÁFEGO

	1935	1936	1937	1938	1939	1940
EM SERVIÇO REMUNERADO						
Trem-quilômetro	6 104 836	[illegible]	6.760 184	7 098 162	7 000 228	6.420.509
Veículo-quilômetro	44 517.975	43.830 442	42.501 524	40.171.107	43 238 693	44.736.148
Tonelada-quilômetro	237.887.431	271.131.13[illegible]	258.680.244	279 795 653	205.804.202	192.403.401
EM SERVIÇO REMUNERADO E NÃO REMUNERADO						
Trem-quilômetro	7.239.487	7 232 337	7 722 360	8 907.781	8 136.403	7.669.115
Tonelada-quilômetro	284 503.719	317.187 538	305.334.170	353.125.774	220.957.735	201.198.388
Locomotiva - quilômetro, inclusive manobras e prontidões .	10.037.405	10.442 902	11.049 928	10 492 454	11.184 510	10.443 470

Confere
Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Gloria Bueno de Paiva
Auxiliar

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

R
DE

QUADROF — 17

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO N° DF — 17

RESULTADOS MÉDIOS POR TREM-QUILÔMETRO

Ano de 1940

		1939	1940
	PERCURSOS		
Trens quilômetro	Remunerados	7 009 328	6 420 509
	Não remunerados	1 127 175	1 248 606
	TOTAL DOS TRENS	8 136 403	7 669 115
	Locomotivas isoladas, de auxílios e experiência (exclusive manobras e prontidões)	211 687	245 334
	TOTAL GERAL	8 348 090	7 914 449
Renda total	Trem-quilômetro remunerado	70783	98291
	Trem-quilômetro não remunerado	68702	70778
	Locomotivas quilômetro, isoladas, de auxílio e experiência (exclusive manobras e prontidões)	68532	78537
Resultados Gerais por trem-quilômetro remunerado	Renda total	70783	98291
	Custeio	99097	94548
	Produto líquido	— 18314	3743

Confere
Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 18

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

RENDA E CUSTEIO DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, CORRESPONDENTE ÀS UNIDADES DE TRÁFEGO, CONSTANTES DA ESTATÍSTICA MENSAL DO MOVIMENTO

	Trem Km. Remunerado	Trem Km. Remunerado e não remunerado	Trem Km (Inclusive Manobras e Prontidões)	Veículo-Km Remunerado	Tonelada Km Remunerada	Tonelada Km Remunerada e não Remunerada
Unidades de tráfego . . .	6 420 509	7.661 115	10 443 470	44 736 148	192.463.401	201.198.388
Renda do tráfego	8$253,2	6$909,5	5$074 0	1$184 5	$275,2	$201,1
CUSTO DE TRANSPORTE:						
— *Custeio* —						
Administração Central . .	1$071,3	$896,8	$658 6	$153,7	$035 7	$034,2
Dep.º da Locomoção . . .	1$220,0	1$021,4	$750 4	$175,1	$040,7	$038,9
Dep.º da Linha	$201,6	$168 8	$123,9	$028 9	$006,7	$006,4
Dep.º Transportes . . .	7$055,1	5$307,1	4$347 9	1$012,7	$235,4	$225,2
TOTAL	9$548,0	7$994 1	5$870 4	1$370,4	$318,7	$304,7
CUSTO PARCIAL DO TRANSP.						
— *Custo parcial*						
Movimento e Tração. . .	4$830,5	4$044,0	2$969,7	$693 3	$161,1	$154,1
Renda da linha	$086,7	$072,0	$053,3	$012,4	$002,9	$002,8
TOTAL	4$917,2	4$116,0	3$023 0	$705,7	$164,0	$156,9

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Jair Pinheiro
1.º Escriturário

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.° DF — 19

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO N.º DF — 19

DEMONSTRAÇÃO COMPARADA DA DESPESA "PESSOAL", DISCRIMINADA POR DEPARTAMENTOS

DEPARTAMENTOS	1938		1939		1940	
	Importancia	Porcentagens	Importancia	Porcentagens	Importancia	Porcentagens
Diretoria e Repartições Centrais	492.105$300	1,2	669 634$800	1,6	729 600$600	1,7
Departamento de Transportes .	28 774$972$600	69,1	28 798 885$800	69,7	28 679 167$300	69,2
Departamento Financeiro . .	1 748.903$900	4,2	1 671 406$500	4,1	1 827 366$800	4,4
Departamento do Tráfego .	1 342 625$000	3,2	1 234 683$400	3 0	1 281 138$100	3,2
Departamento da Locomoção	5 564 111$600	13,4	5 620 589$700	13 6	5 864 487$000	14,1
Departamento da Linha . .	3 691·992$200	8,9	3 295 461$200	8 0	3 045 061$400	7,4
TOTAL	41 614·710$000	100,0	41 290 661$400	100,0	41.426·821$200	100,0

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Jair Pinheiro
1.º Escriturario

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO Nº DF — 20
CONTINUAÇÃO

MOVIMENTO FINANCEIRO E ORÇAMENTARIO
DESPESA PESSOAL REFERENTE AO ANO DE 1940 COMPARADA COM O ORÇAMENTO APROVADO

REPARTIÇÃO	Orçamento	Despêsa	Excesso	Saldo
ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR				
Diretoria e Repartições Centrais:				
Vencimentos ordinarios	560 000$000	639 705$500	79 705$500	—
Gratificação	5.400$000	5.500$000	100$000	—
DEPARTAMENTO FINANCEIRO				
Vencimentos ordinarios	1 750 000$000	1 805 350$200	55 350$200	—
Gratificação	32.400$000	31 360$600	—	1:039$400
DEPARTAMENTO DO TRAFEGO				
Vencimentos ordinarios	1.490 000$000	1.271.354$200	—	218 645$800
Gratificação	7.200$000	9 783$900	2:583$900	—
SOMA	3 845 000$000	3.763.060$400	—	81.939$600
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES				
Chefia e Escritório Central, inclusive Telegrafo e Fiscalização	1 919 608$000	1 850.712$000	—	68 896$000
1ª Divisão	11 364 446$500	11 567 125$000	202 678$500	—
2ª Divisão	6 731 830$300	6 740.998$900	9.168$600	—
3ª Divisão	8 354 115$200	8 348.814$900	—	5 300$300
SOMA	28 370 000$000	28 507 650$800	137 650$800	—

CONTINUA

QUADRO Nº DF — 20
CONTINUAÇÃO

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO Nº DF — 20

MOVIMENTO FINANCEIRO E ORÇAMENTARIO

DESPESA PESSOAL REFERENTE AO ANO DE 1940 COMPARADA COM O ORÇAMENTO APROVADO

REPARTIÇÃO	Orçamento	Despesa	Excesso	Saldo
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES				
GRATIFICAÇÃO — Chefia e Escrit.º Central	161:264$700	146:447$800	—	14:816$900
GRATIFICAÇÃO — 1.ª Divisão	12:478$400	11:837$100	—	641$300
GRATIFICAÇÃO — 2.ª Divisão	15:078$400	16:150$200	1:071$800	—
GRATIFICAÇÃO — 3.ª Divisão	11:178$500	9:956$200	—	1:222$300
SOMA	200:000$000	184:391$300	—	15.608$700
Departamento da Locomoção	5:690:000$000	5:868:856$200	178:856$200	—
Departamento da Linha. Custeio . . . . . 1.120:000$000				
Obras Novas . . . 2.627:076$000	3:744:976$000	3:045:135$000	—	699:841$000
Acidente do trabalho	100:000$000	57:727$500	—	42:272$500
SOMA	9:534:976$000	8:971:718$700	—	563:257$300
TOTAL DAS DESPESAS DA REDE	41:949:976$000	41:426:821$200	—	523.154$800
CONSTRUÇÃO DE PATROCINIO A OUVIDOR	650:000$000	627:978$000	—	22:021$100
ELETRIFICAÇÃO	300:000$000	192:821$400	—	107:178$600
SOMA	950:000$000	820:800$300	—	129:199$700
TOTAL GERAL	42:899:976$000	42:247:621$500	—	652.354$500

Confere

Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte 15 de Outubro de 1941

Joaquim Pires
Auxiliar

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO Nº DF — 24

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE SUPRIMENTOS FORNECIDOS PELO ESTADO PARA COBERTURA DE DEFICITS FINANCEIROS DESTA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Deficits financeiros constantes dos Balancetes encaminhados à Secretaria das Finanças:		
1936		5.977:227$800
1937		9.250:827$500
1938		9.548:515$200
1939		11.240:027$500
1940		11.232:308$000
TOTAL . . .		47.248:906$000
Demonstração dos suprimentos fornecidos pela Secretaria das Finanças para cobertura dos deficits verificados no período de 1936 a 1940:		
Em dinheiro	4.878:382$500	
Saldo da conta de impostos arrecadados	10.052:614$500	
Em apolices do emprestimo mineiro de consolidação . . .	10.859:055$000	
Pagamentos à Cia. Mogiana p/c da Rêde	2.422:375$900	
Idem a fornecedores, idem .	2.502:403$900	
Idem diversos, idem, idem .	698:822$500	
Liquidação de títulos em Bancos, à conta da Rêde . . .	2.550:000$000	33.963:654$300
SUPRIMENTOS A RECEBER .		13.285:251$700

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Jair Pinheiro
1.º Escriturário

Confere
José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

PRODUÇÃO INDUSTRIAL DAS OFICINAS MECANICAS DO DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO NO ANO DE 1940

	Acumulada
Fundição de bronze e metal patente . . .	681:360$068
" de ferro	495:920$329
" de latão	793$129
Fabricação de móveis e utensilios	73:927$769
" de carvão vegetal	4:690$736
" de lacre de chumbo	23:141$295
" de sabão liquido	798:595
Preparação de enchimento	250:545$607
" de água distilada	192:264
Reparação de móveis e utensilios	28:157$451
" de carros de descarga	6:795$760
" de pranchas de descarga . . .	3:356$817
" de pinça para lacrar	1:736$585
" de carimbadores	2:795$171
" de aparelhos telegráficos	24:630$214
" de lampeões e lanternas	7:196$077
" de relogios de ronda	833$431
Conservação da Vila Operaria de Divinópolis	25:810$769
" de Edificios	30:260$008
Desdobramento de madeira	819:627$196
Outros serviços de reparação ou fabricação .	2.813:860$454
Reparação de cofres	713$451
Fabricação de tinta para aparelho telegráfico	2:232$000
" de laminas de cobre	1:371$148
Reparação de relogios de parêde	2:207$980
" de balanças	1:042$313
Fabricação de estrelas de zinco	21:351$080
TOTAL	5.325:347$697

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Eloi Teixeira de Carvalho
2.º Escriturário

Confere

Sinval de Assis
Chefe da 3.ª Secção

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO Nº DF — 23

DESPÊSAS ALFANDEGARIAS PAGAS PELA RÊDE DURANTE OS EXERCICIOS DE 1936 A 1940

A N O	Custeio Estrada	Serviço da Eletrificação	TOTAIS
1936 . . .	155:310$900	26:463$700	181:774$600
1937 . . .	200:163$800	2:799$600	202:963$400
1938 . . .	891:231$300	—$—	891:231$300
1939 . . .	393:247$100	—$—	393:247$100
1940 . . .	223:453$200	—$—	223:453$200
TOTAL . .	1.863:406$300	29:263$300	1.892:669$600

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

1.º Escriturario
Jair Pinheiro

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

QUADRO N.° DF — 24

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO N.º DF - 24

DEMONSTRAÇÃO DAS DESPESAS DA CONSTRUÇÃO DA LINHA PATROCINIO A OUVIDOR E SERVIÇOS DA ELETRIFICAÇÃO, C/ DE CONSTRUÇÃO, LIQUIDADAS PELA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO, NO PERÍODO DE 1936 A 1940

HISTÓRIÇO	PARCIAL	TOTAL
CONSTRUÇÃO DA LINHA DE PATROCINIO A OUVIDOR		
Importância das folhas de pagamento liquidadas pela Rêde . .	3 589 895$090	
Importância dos pagamentos efetuados pela Rede, de contas e faturas, conforme consta dos Balancetes de "CAIXA" da R. M. Viação . .	3 484 558$131	
Importância de frêtes apurados pela Contadoria, proveniente de transportes de pessoal e material em serviço da Construção .	362 033$000	
Contribuição da anuidade de 1,5% paga pela Rede à Caixa de Aposentadorias, por conta da Construção	203 679$800	
Fornecimentos diversos feitos pelos Almoxarifados e Depósitos da Estrada	718 745$040	8 358 851$071
SERVIÇOS DA ELETRIFICAÇÃO, C/DA CONSTRUÇÃO		
Importância das folhas de pagamento liquidadas pela Rêde . .	1 343 145$590	
Importância dos pagamentos efetuados pela Rede, de contas e faturas, conforme consta dos Balancetes de "CAIXA" da R. M. Viação	343 855$700	
Contribuição da anuidade de 1,5%, paga pela Rêde à Caixa de Aposentadorias, por conta da Eletrificação . .	95 402$400	
Importância de frêtes apurados pela Contadoria, proveniente de Transportes de pessoal e material em serviço da Eletrificação	84 605$700	
Fornecimentos diversos feitos pelos Almoxarifados e Depósitos da Estrada	185 525$172	
Importância de frêtes liquidados por intermédio da Contadoria Geral de Transportes	9 913$700	2 062 448$172
TOTAL		10 421 300$143

RESUMO

Construção	8 358 851$071
Eletrificação	2 062 448$172
TOTAL . .	10 421 300$143

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Jair Pereira
1.º Escriturário

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N° DF — 25

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO Nº DF — 25

CONSTRUÇÃO DA LINHA PATROCINIO A OUVIDOR
SERVIÇOS EXECUTADOS NO PERIODO DE 1931 A 1940

	Código	Despesas de 1931 a 1939	Despesas em 1940	Total
Direção técnica	0-11-01	1 408 098$835	120 202$778	1 528 301$613
Linhas telegráficas e telefônicas	0-11-19	134 172$268	8 121$650	142 293$918
Viadutos, pontes, pontilhões e boeiros	0-11-06	513 052$125	295 863$705	808 915$830
Edifícios e dependências	0-11-15	1 127 008$869	145 594$512	1 272 603$381
Preparo do leito	0-11-04	5 242 005$767	5 441 579$854	10 683 585$621
Assentamento de dormentes, trilhos, acessórios e aparelhos de mudança de via	0-11-12	2 135 988$295	365$617	2.136:353$912
Dormentes	0-11-08	759 695$300	35 151$000	794:846$300
Caixas d'agua e suas instalações	0-11-16	53 227$654	7 956$868	61 184$522
Despesas não especificadas	0-15-08	37 870$550	8 443$740	46 314$290
Trens de Serviço	0-15-04	128 475$921	66 200$960	194 676$881
Material auxiliar do tráfego	0-12-08	532 163$156	61 978$895	594:142$051
Trilhos e acessórios	0-11-09	13 356 713$303	— $ —	13 356 713$303
Passagens e acessórios	0-11-14	14 207$520	4:416$418	18 623$938
Cercas e muros divisionários	0-11-13	314 853$680	15 391$015	330 244$695
Máquinas para a Via Permanente	0-11-25	10:719$701	— $ —	10:719$701
Estudos preliminares	0-11-00	567 714$498	2 485$000	570 199$498
Lastro (empedramento da linha)	0-11-11	70:590$763	— $ —	70 590$763
Acidentes do Trabalho	0-15-05	853$900	— $ —	853$900
Aparelhos de mudança de via	0-11-10	367$740	5 156$764	5 524$504
Transportes requisitados a R.M.V.	0-15-04	624:507$100	— $ —	624:507$100
Terrenos para fins de transportes	0-11-03	182$000	— $ —	182$000
Marcação e carregamento de dormentes	0-11-08	13 239$000	8 944$020	22 183$020
TOTAL		27 045 708$005	6 227 853$696	33 273 561$701

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Joir Pinheiro
1º Escriturário

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.° DF — 26

SERVIÇOS DE ELETRIFICAÇÃO, NO PERIODO DE 1933 A 1940

	Código	Despesas até 1939	Despesas em 1940	Total
Direção técnica	9-11-01	909 959$125	63 312$960	973 272$085
Estudos da usina de Itutinga	9-11-00	78 336$089	—$—	78 336$089
Edifícios e dependencias	9-11-15	14 463$111	—$—	14 463$111
Linhas telegraficas e telefônicas	9-11-19	97 229$050	$ —	97 229$050
Instalações p. força hidraulica	9-11-22	394 590$920	50 905$845	445 496$761
Edificios p. estações e sub-estações de energia eletrica	9-11-23	76 204$095	34 517$512	110 721$607
Instalações transmissoras de distribuidoras de energia eletrica	9-11-24	2.194:190$000	—$—	2 194 190$000
Linha de contacto de Barra Mansa a A. dos Reis	9-11-24	669 [illegible]$441	220 25[illegible]$90	889 85[illegible]$531
Linha de Transmissão de B. Mansa a Jussaral	9-11-24	29 [illegible]$800	92 07[illegible]$447	121 720$247
Maquinas p. estações e sub-estações de energia eletrica	9-11-34	1 597 407$064	—$—	1 597 407$064
Locomotivas eletricas	9-12-01	7 897 354$765	—$—	7 897 354$765
Serviços diversos	9-15-08	599 965$207	—$—	599 965$207
SOMA		14 558 948$176	461 065$844	15 020$011$020
PRODUÇÃO INDUSTRIAL				
Oficinas de Barra Mansa		139 030$564	—$—	139 030$564
Ferraria de Andrelandia		209 451$486	13 361$600	222 813$086
TOTAL		348 482$050	13 361$600	361 843$650
TOTAL GERAL		14 907 430$226	474 427$444	15 381 857$670

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Jair Pinheiro
1.º Escriturario

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

OS ANOS DE 1939 E 1940

1 9 4 0	DIEFRENÇA PARA MAIS	DIFERENÇA PARA MENOS
1.168:093$321	16:714$769	
7.195:393$248		429:832$601
71:931$400	38:462$654	
6:465$470		51:890$174
104:692$138		10:514$562
120$000	120$000	
3.701:925$910		291:825$128
11:476$509	3:412$609	
77:772$335		29$614
252:741$240		204:100$769
674:074$851		89:000$159
422$400		74:313$852
5:232$313		8:569$021
672:015$323		181:746$671
94:073$215	7:356$381	
353$200		3:871:492
1:552$859	1:165$843	
11:883$257		91:834$984
2:413$800		[illegible]

RESUMO DO DESDOBRAMENTO DAS DESPESAS DE CUSTEIO REFERENTE AOS ANOS DE 1939 E 1940

	CODIGO	1939	1940	DIFERENÇA PARA MAIS	DIFERENÇA PARA MENOS
CONSERVAÇÃO ORDINARIA DA VIA PERMANENTE E EDIFICIOS					
Administração Geral	2100	1 1[illegible]4788552	1 168 [illegible]039321	16 714$70[illegible]	
Conservação do leito	2101	7 [illegible]27$849	7 195 [illegible]038242		429 832$601
Trens de serviço	2102	[illegible]	71 9[illegible]18106	38 462$654	
Conservação de tuneis e galerias	2103	58 35[illegible]$664	1 [illegible]5$470		51 890$1[illegible]
Conservação de viadutos, pontes, pontilhões e bueiros	2104	115 200$700	104 [illegible]$138		10 514$562
Conservação de linhas elevadas	21[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	120$001	
Desmoronamentos	21[illegible]	3 [illegible]713$38	4 701 9[illegible]$316		291 825$128
Trilhos e accessorios	21[illegible]	[illegible]	11 47[illegible]	3 412$600	
Aparelhos de mudança de via	21[illegible]	77 8[illegible]$149	77 7[illegible]		[illegible]
Renovação do lastro	21[illegible]	4[illegible]	[illegible]$210		204 1[illegible]
Assentamento de dormentes, trilhos e accessorios	21[illegible]	763 075$010	674 0748$3[illegible]		[illegible]
Conservação de cercas	2111	74 740$2[illegible]	12 [illegible]		71 [illegible]
Conservação de passagens e accessorios	21[illegible]	13 801$319	[illegible]		8 [illegible]
Conservação dos edificios e dependencias	2113	8[illegible]	67[illegible]$32[illegible]		181 74[illegible]
Conservação das caixas d'agua	2114	8 71[illegible]$34	[illegible]	7 350$381	
Conservação de depositos de combustivel e suas instalações	2115	4 221[illegible]	[illegible]		3 871 [illegible]
Conservação de armazens gerais, cais e docas	2116	38[illegible]	1 [illegible]	1 166$84[illegible]	
Conservação das linhas telegraficas e telefonicas	2117	103 71[illegible]$41	11 [illegible]		91 8[illegible]
Conservação de instalações de sinais	2118	[illegible]	2 41[illegible]		[illegible]
Conservação das instalações rádio-eletricas	2119	61 [illegible]$111	[illegible]		57 [illegible]
Conservação das instalações de força hidraulica	2120	2 734$420	278$665		2 [illegible]752
Conservação dos edificios para estações e subestações de energia eletrica	2121	828$500	1 426$39[illegible]	1 343$89[illegible]	
Conservação das instalações de transmissão e distribuição de energia eletrica	2122	138$520			138$520
Conservação de maquinas da Via Permanente	2123	10 [illegible]$872	8 20[illegible]$157		2 362$715
Ferramentas e utensilios para serviço da Via Permanente	2124	20[illegible]$131	211 [illegible]$881	8 403$607	
Despesas não especificadas	2127	10 855$811	33 7[illegible]$468		7 095$840
SOMA		15 752 915$169	14 417 20[illegible]$226	77 039$849	1 [illegible]$792
CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA DA VIA PERMANENTE E EDIFICIOS					
Administração Geral	2100	401 275$071	374 417$56[illegible]		26 857$471
Conservação do leito	2101	154 8[illegible]$262	2[illegible]	98 448$030	
Trens de serviço	2102	1[illegible]017$404	[illegible]$437$010	44 38[illegible]$612	
Conservação de tuneis e galerias	2103	16 778$461			16 778$461
Conservação de viadutos, pontes, pontilhões e bueiros	2104	34 [illegible]$820	20 548$071		14 [illegible]
Desmoronamentos	2106	1 528$400			1 528$400
Trilhos e accessorios	2107		340$600	340$600	
Renovação do lastro	2108	31 933$601	7 [illegible]		24 542$63[illegible]
Aparelhos de mudança de via	2109		2 [illegible]	2 109$600	
Assentamento de dormentes, trilhos e accessorios	2110	7 892$800	44 1[illegible]$029	36 2[illegible]$229	
Conservação de passagens e accessorios	2112	29$137			29$137
Conservação de edificios e dependencias	2113	3 590$158	35 5[illegible]$042	31 9[illegible]$884	
Conservação das linhas telegraficas e telefonicas	2117		3 [illegible]	[illegible]	
Conservação das maquinas da via permanente	2123		2 [illegible]	2 [illegible]	
Ferramentas e utensilios para serviço da Via Permanente	2124	2 316$100	3 2[illegible]	97[illegible]$891	
Despesas não especificadas	2127	111 [illegible]$859	61 2[illegible]$302		50 698$554
SOMA		776 33[illegible]$038	803 [illegible]	220 648$441	133 [illegible]$159
CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE E FLUTUANTE					
Administração Geral	2[illegible]	79[illegible]$287	514 [illegible]		281 363$860
Reparação de locomotivas a vapor	2[illegible]	4 330 960$934	4 024 [illegible]		306 07[illegible]$012
Reparação de locomotivas eletricas	[illegible]	[illegible]	27[illegible]	70 911$587	
Reparação de Automotrizes	2[illegible]	2[illegible]	13 [illegible]		21 [illegible]$417
Reparação de vagões	[illegible]	3 [illegible]	3 007 [illegible]		7[illegible]
Reparação de carros	[illegible]	2 [illegible]$270	2[illegible]		103 [illegible]
Reparação do material flutuante	2207		6 734$428	6 734$428	
SOMA		10 817 374$740	10 136 549$360	77 646$015	788 471$387

1 9 4 0	DIFERENÇA PARA MAIS	DIFERENÇA PARA MENOS
86:699$886		2:685$340
45:966$878		25:540$128
157:233$592		20:535$069
71:322$047	71:322$047	
		5:100$000
361:222$403	71:322$047	53:860$537
1.843:703$487		49:004$939
5.348:875$735		530:494$567
892:923$340	358:474$781	
25:328$850		52:495$664
		144$000
605:057$028		34:886$587
3.218:109$701		345:467$841
118:765$104		3:859$767
82:712$895		

	CODIGO	1939	1940	DIFERENÇA PARA MAIS	DIFERENÇA PARA MENOS
TRAFEGO					
Administração Geral	2300-11	84 385$220	86 699$896		2 [illegible]
Ajudante comercial	2300-[illegible]	71 [illegible]	45 [illegible]		2 [illegible]
Serviço de reclamações	2300-40	177 768$[illegible]	157 [illegible]		2[illegible]
Serviço do café	2300-[illegible]		71 322$047	71 322$047	
Agencia de informações e propaganda	2301-00	5 [illegible]			5 [illegible]
SOMA		[illegible]	361 222$407	71 [illegible]	[illegible]
MOVIMENTO E TRAÇÃO					
Administração Geral	2400	[illegible]	1 843 703$487		[illegible]
Pessoal das estações	2401	[illegible]	5 [illegible]		5[illegible]
Maquinas de trens a vapor	2402	[illegible]	[illegible]	353 [illegible]	
Maquinas de trens eletricas	2403	[illegible]	25 328$85[illegible]		32 [illegible]
Serviço nos cais para carvão e minerio	2404	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Encerramento a estações	2405	[illegible]	[illegible]		36 [illegible]
Trens a vapor — Pessoal	2406	[illegible]	3 [illegible]		34 [illegible]
Trens Eletricos — Pessoal	2407	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Automotrizes	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Combustivel	2410	[illegible]	9 [illegible]		80 [illegible]
Trens eletricos	2411	[illegible]	[illegible]	89 194$867	
Azeite para locomotivas	2412	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Lubrificantes para locomotivas	2413	[illegible]	578 [illegible]		78 [illegible]
Ferramentas diversas as locomotivas	2414	[illegible]	[illegible]		18 [illegible]
Depositos e abrigos de locomotivas	2415	[illegible]	[illegible]	11 291$590	
Conservação de trens	2416	3 [illegible]	2 [illegible]		1[illegible]
Materiais e despesas diversas para a conservação dos trens	2417	[illegible]	436 296$82[illegible]		2[illegible]
Materiais e despesas diversas para o abastecimento dos trens	2417	[illegible]	[illegible]	25 [illegible]	
Sinalização	2418	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	
Vigilância nas passagens de nivel	2419	[illegible]	37 [illegible]	21 [illegible]	
Serviço telegrafico e telefonico	2420	1 31[illegible]	1 591 112$[illegible]	573 [illegible]	
Terrenos e estradas a domicilio	2422	[illegible]	123 [illegible]	3[illegible]	
Acessorios [illegible] quebras, etc. de materiais	2423	[illegible]	[illegible]	15 [illegible]	
Perdas e avarias — Cargas	2424	[illegible]	102 [illegible]	46 [illegible]	
[illegible]	2425	[illegible]	215 [illegible]	87 [illegible]	
Permanencia e estadia de carros e vagões	2426	1[illegible]	9 [illegible]		20 [illegible]
Despesas não especificadas	2429	468 [illegible]	63 [illegible]		3[illegible]
SOMA		29 [illegible]	29 132 [illegible]	1 285 [illegible]	1 [illegible]
ADMINISTRAÇÃO GERAL					
Administração Superior					
[illegible]	2500-11	84 [illegible]	85 [illegible]	1 [illegible]	
Gabinete da Diretoria	[illegible]	[illegible]	24[illegible]	[illegible]	
Secretaria	07	[illegible]	24[illegible]	2[illegible]	
Representação do Rio de Janeiro	[illegible]	[illegible]	11 [illegible]	[illegible]	
Serviços Sanitarios	0	48 [illegible]	50 [illegible]	2 [illegible]	
SOMA		671 [illegible]	744 [illegible]	72 [illegible]	
ADMINISTRAÇÃO ECONOMICA E FINANCEIRA					
Administração Geral	2501-10	133 [illegible]	119 [illegible]		13 [illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	318 [illegible]	92 [illegible]	
Inspetorias	[illegible]	[illegible]	250 [illegible]	[illegible]	
Serviços de pessoal	50	[illegible]	32[illegible]	11 [illegible]	
Almoxarifado de materiais	70	177 [illegible]	178 [illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	84[illegible]		14[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	52[illegible]		1[illegible]
Almoxarifado Geral	[illegible]	[illegible]	27[illegible]		12 [illegible]
Idem de [illegible]	[illegible]	[illegible]	114 [illegible]	11 [illegible]	
TRANSPORTA		2 820 [illegible]	2 765 [illegible]	120 [illegible]	181 [illegible]

CONTINUAÇÃO

QUADRO DF — 27

1 9 4 0	DIFERENÇA PARA MAIS	DIFERENÇA PARA MENOS
2.765:677$481	120:566$641	181:727$335
76:816$185	11:771$912	
59:047$986	7:187$812	
38:322$071	36:468$387	
63:484$610		3:699$872
21:904$780	5:904$899	
60:797$628	45:649$014	
3.086:050$741	227:548$665	185:427$207
64:732$743	17:416$593	
117:851$400		41:043$774
364$500		2:038$000
1:300$000	1:300$000	
229:600$200	172:200$000	
1.917:193$200		38:605$400
200:000$000		
4:000$000		
654$000	654$000	
135:514$900	74:154$100	
2.671:210$943	265:724$693	81:687$174
61.307:978$156	2.298:177$156	4.754:468$975

CONTINUAÇÃO

QUADRO DE [illegible]7

	CODIGO	1939	1940	DIFERENÇA PARA MAIS	DIFERENÇA PARA MENOS
TRANSPORTE		2 826 838$172	2 765 077$481	120 566$641	181 727$839
Almoxarifado de Barra Mansa	2501/87	[illegible]	76 816$185	11 771$912	
Idem de Layras	86	51 [illegible]	59 [illegible]	7 [illegible]	
[illegible]	87	1 [illegible]	38 [illegible]	36 [illegible]	
Idem de Divinopolis	88	67 [illegible]	63 [illegible]		3 [illegible]
Idem de Sao João Del Rei	89	15 [illegible]	21 [illegible]	5 [illegible]	
Secção de Impressos	89	15 488$614	[illegible]	[illegible]	
SOMA		3 044 [illegible]$283	3 086 [illegible]	227 [illegible]	[illegible]
Contencioso	2502	47 316$150	[illegible]	17 416$593	
Acidentes do trabalho	2503	158 [illegible]	117 [illegible]		41 [illegible]
Acidentes em pessoas extranhas á Estrada	2504	2 402$500	[illegible]		2 [illegible]
Animais apanhados ao longo da linha	2505		1 [illegible]	1 [illegible]	
Seguros	2506	57 [illegible]	229 [illegible]	172 [illegible]	
Contribuição para a Caixa de Aposentadoria e Pensões	2508	1 [illegible]	1 [illegible]		38 [illegible]
Quota de fiscalização federal	2509	200 [illegible]	200 [illegible]		
Contribuição para a Contadoria Geral de Transportes	2510	4 [illegible]	4 [illegible]		
Ensino e [illegible] profissional	2511		6 [illegible]	[illegible]	
Despesas não especificadas	2512	61 [illegible]	135 [illegible]	74 [illegible]	
SOMA		2 487 [illegible]	2 671 [illegible]	267 [illegible]	[illegible]
TOTAL GERAL		63 704 [illegible]	61 307 [illegible]	2 228 [illegible]	1 754 [illegible]

RE
DEP

QUADRO Nº DF — 28

EDE MINEIRA

Soma	Transferências de materiais	Total
1.130:644$261	—$—	1.130:644$261
60:592$394	—$—	60:592$394
6.052:017$199	3.527:400$586	9.579:417$785
3.531:208$554	897:461$957	4.428:670$511
7.246:024$507	1.090:201$308	8.336:225$815
11.587:476$442	2.597:796$286	14.185:272$728
1.829:866$170	1.276:651$271	3.106:517$441
31.437:829$527	9.389:511$408	40.827:340$935

Visto

J

José de Castro
Chefe da Contabilidade

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DE MATERIAIS NA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, NO ANO DE 1940

HISTORICO	Materiais Aplicados nos Serviços				Soma	Transferências de materiais	Total
	Custeio	Ob. melhoramentos	Prod. Industrial	Div. serviços			
Administração e direção geral .	402.407$961	17.080$000	[illegible]	382 221$825	1.130 644$261	—$—	1 130 644$261
Departamento dos Transportes .							
Administração - Chefia . .	49 344$345	—$—	—$—	11 248$049	60 592$394	—$—	60 592$394
Divisão de B. Horizonte .	5 870 047$764	170 058$662	[illegible]	7 859$737	6 052 017$199	3 527 400$586	9 579 417$785
Divisão de Lavras . . .	3 479 094$777	[illegible]	[illegible]	11 974$793	3 531 208$554	897 461$957	4 428 670$511
Divisão de Três Corações .	7 164 423$753	60 617$670	1 858$923	20 797$161	7 246 024$507	1 090 201$308	8 [illegible]
Departamento da Locomoção	3 889 708$940	3 256 841$061	4 302 532$496	138 393$045	11 587 476$442	2 597 790$286	14 185 272$728
Departamento da Linha . .	118 539$077	1.408 519$255	301 262$868	1 514$970	1 829 866$170	1 276 651$271	3 106 517$441
TOTAL	20 973 566$617	4 946 870$872	4 943 351$498	574 040$540	31.437 829$527	9 389 511$408	[illegible]

Confere

J. C. Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Jair Pinheiro
1.º Escriturario

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 29

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO FINANCEIRO
— CONTABILIDADE —

QUADRO N.º DF — 29

RESUMO DAS CONTAS E FATURAS PROCESSADAS PELO ALMOXARIFADO DURANTE O ANO DE 1940

Quant. de faturas	NATUREZA	Importância líquida	Despesas alfandegárias	Frete	Total
2.531	Faturas comerciais	17 172·364$700	77.026$000	198.477$000	17.447 867$700
498	Notas de Entr. Parcelada (por fats coms.)	3 477·350$480	158.947$350	30 128$400	3 666 426$230
366	Faturas de Auxílio entre Repartições	2.718 763$524	—$—	—$—	2 718 763$524
79	Faturas de Excessos e Eventuais	23·141$201	—$—	—$—	23 141$201
3.474	TOTAL	23 391 619$905	235 973$350	228 605$400	23 856·198$655

/PR

Visto
José Batista Sampaio
Almoxarife, interino

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Artur Oscar Chaves
Oficial de 4.ª classe

DEPARTAMENTO DO TRAFEGO

SR. DIRETOR.

Tenho o prazer de vos apresentar o relatório de 1940 dos serviços dêste Departamento, incumbido, segundo a organização da estrada, dos serviços de Contadoria, Estatística, Reclamações, Café e Comercial.

Durante todo o ano de 1940 esteve a meu cargo a direção do Departamento e desempenhei ainda as funções de representante da R. M. V. nos Conselhos da Contadoria Geral de Transportes. Meus auxiliares imediatos foram:

Eng.º Amador Parreira Barbosa, que intimamente colaborou comigo na direção geral do Departamento e estudo de todos os assuntos a êle afetos, com o título regulamentar de Ajudante Comercial.

Sr. Agripino Fraga de Matos — Contador.

Eng.º Pedro Lopes da Fonseca — Chefe da Estatística.

Sr. José Lúcio da Silva — Chefe do Serviço de Reclamações.

Sr. Atilio Ziviani — Encarregado do Serviço Comercial.

Sr. Prudente de Lima Bastos — Encarregado da Secção do Café.

Um rudimentar Serviço Comercial foi creado em 1.º

de Agosto de 1940, ficando dele encarregado o até então Sub-Contador Atilio Ziviani, auxiliado por 4 funcionários de escritório. Agentes Comerciais, em número de 5, prestam sua colaboração tanto ao estudo da concorrência rodoviária e outros aspectos do Serviço Comercial, como à solução dos processos de Reclamações.

Embora muito modesto, vem o Serviço Comercial prestando excelente e inteligente concurso no estudo de tarifas e questões correlatas.

PESSOAL

Dou, abaixo,o pessoal efetivo do Departamento, em Dezembro de 1940, comparado com o em igual data de 1939:

	31-12-1939	31-12-1940
Chefia e Ajudância - - -	2	2
Contadoria - - - - - - - -	144	149
Estatística - - - - - - - - -	39	39
Reclamações - - - - - - -	28	27
Secção do Café - - - - -	13	12
Serviço Comercial - - - - -	—	5
Agentes Comerciais - - - -	—	5
	226	239

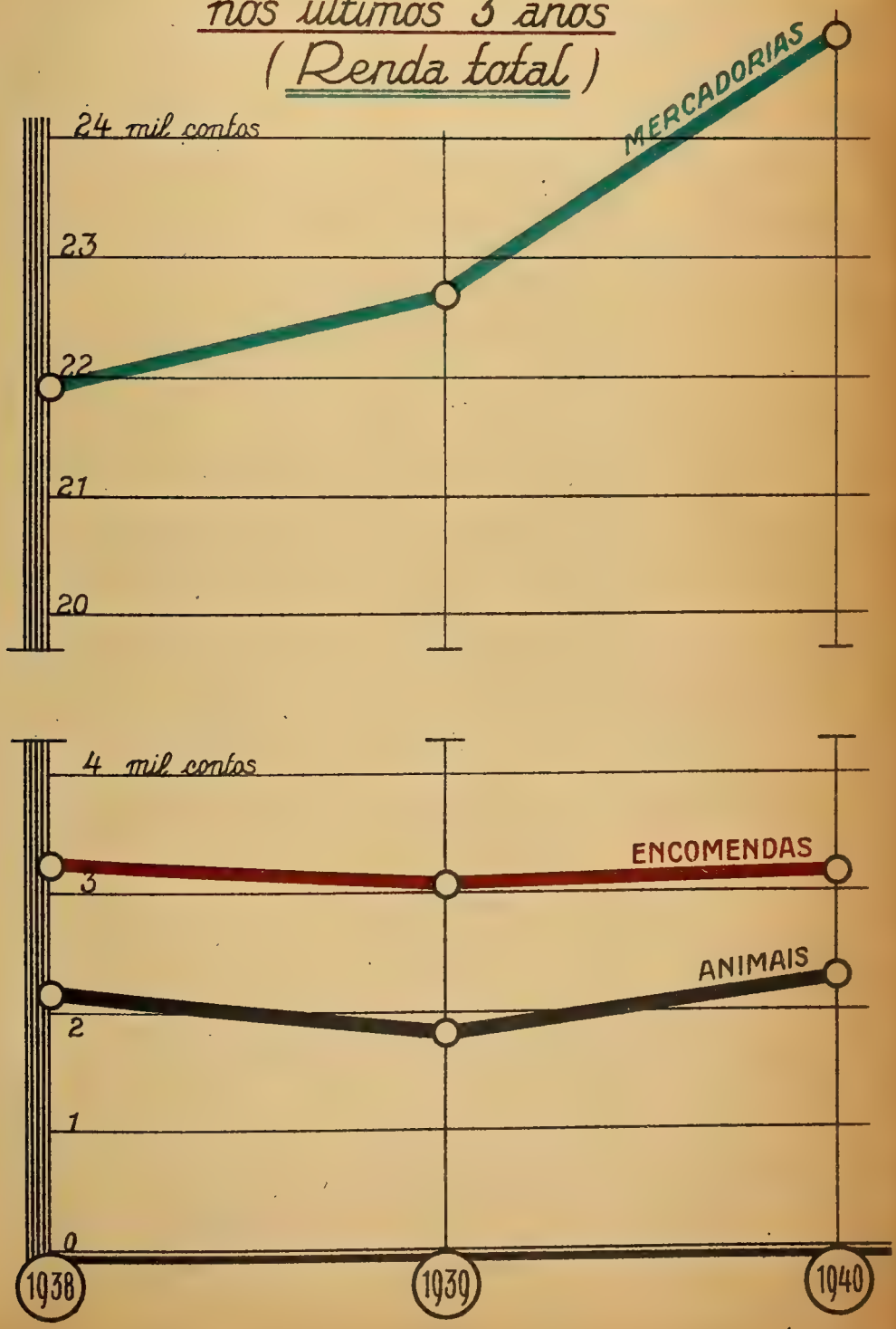
AJUDANCIA COMERCIAL

O primeiro fato a assinalar é o auspicioso aumento da renda, consequente da modificação das tarifas, que entrou em vigor em 1-XII-1939. O aumento total da renda em 1940, em relação a 1939, foi de 5.274:519$000. Como o mês de dezembro de 1939 já fôra beneficiado com o au-

Transporte de mercadorias, encomendas e animais

nos ultimos 3 anos

(Renda total)



mento das tarifas, que lhe dera, sobre Dezembro de 1938, um acrescimo de 634:705$200, póde dizer-se que o atual plano tarifario trouxe, em um ano, um aumento de 6.000 contos. Correspondeu à previsão, que estimava a expansão da renda em 6 a 8 mil contos com a adoção desse plano.

A sua elaboração fôra dificultada pela situação anterior de diversidade tarifaria favorecendo certos entroncamentos e o percurso eletrificado. Procurou-se, outrossim, adotar com certa decisão o principio de serem remuneradoras as tarifas. Daí e do fato de terem decorrido mais de 6 anos da ultima revisão tarifaria, posta em vigor em maio de 1933, resultou a necessidade de majorar substancialmente muitas tarifas. Esses aumentos atingiram principalmente as tabelas mais baixas, que eram fortemente deficitarias e que, com o crescente aumento do custeio, cada vez se tornavam mais deficitarias.

Ainda assim, não seguiu a R. M. V. à risca o conselho dos últimos congressos ferroviários, de tarifas nunca inferiores ao custo médio; isto é, resignou-se ainda a um certo deficit temporário. A adoção de tarifas de custo médio significaria um aumento muito maior, que não devia ser brusco, mas conseguido por etapas, afim de não desorganizar o comércio, nem prejudicar a vida econômica da zona servida pela estrada.

Com êste pensamento foram creadas, conforme a nova legislação ferroviária nos autoriza, numerosas tarifas especiais, sempre inferiores às tabelas gerais aprovadas pelo Govêrno, para certas mercadorias de grande transporte. A R. M. V. poderá ir anualmente elevando algumas tarifas especiais, suprimindo outras afim de ir obtendo gradualmente e sem choques o indispensável aumento de sua renda.

E' o que reconhecem hoje como necessário as melho-

res autoridades. Uma estrada precisa de retoques anuais em suas tarifas e de uma revisão mais ampla de 3 em 3 anos. Quando em meiados de 1939 foi apresentado ao Conselho de Tarifas e Transportes o projeto do atual plano tarifário, foi ali feita pelo representante da Inspetoria Federal das Estradas a observação de que, já tendo decorrido mais de 6 anos da vigência das tarifas de 1933, já poderia a R. M. V. ter feito dois aumentos em vez de um; si o tivesse feito, teria atingido a tarifas mais elevadas do que as que propunha.

Tal observação é justa e exata. A maior diligência deve pôr a R. M. V. em não repetir o êrro cometido na segunda metade do período 1933-1939.

As tarifas não podem manter-se estáticas e cristalizadas, quando o custo das utilidades necessárias ao transporte ferroviário cresce constantemente e o valor unitário das mercadorias transportadas também aumenta de modo sensivel de ano para ano.

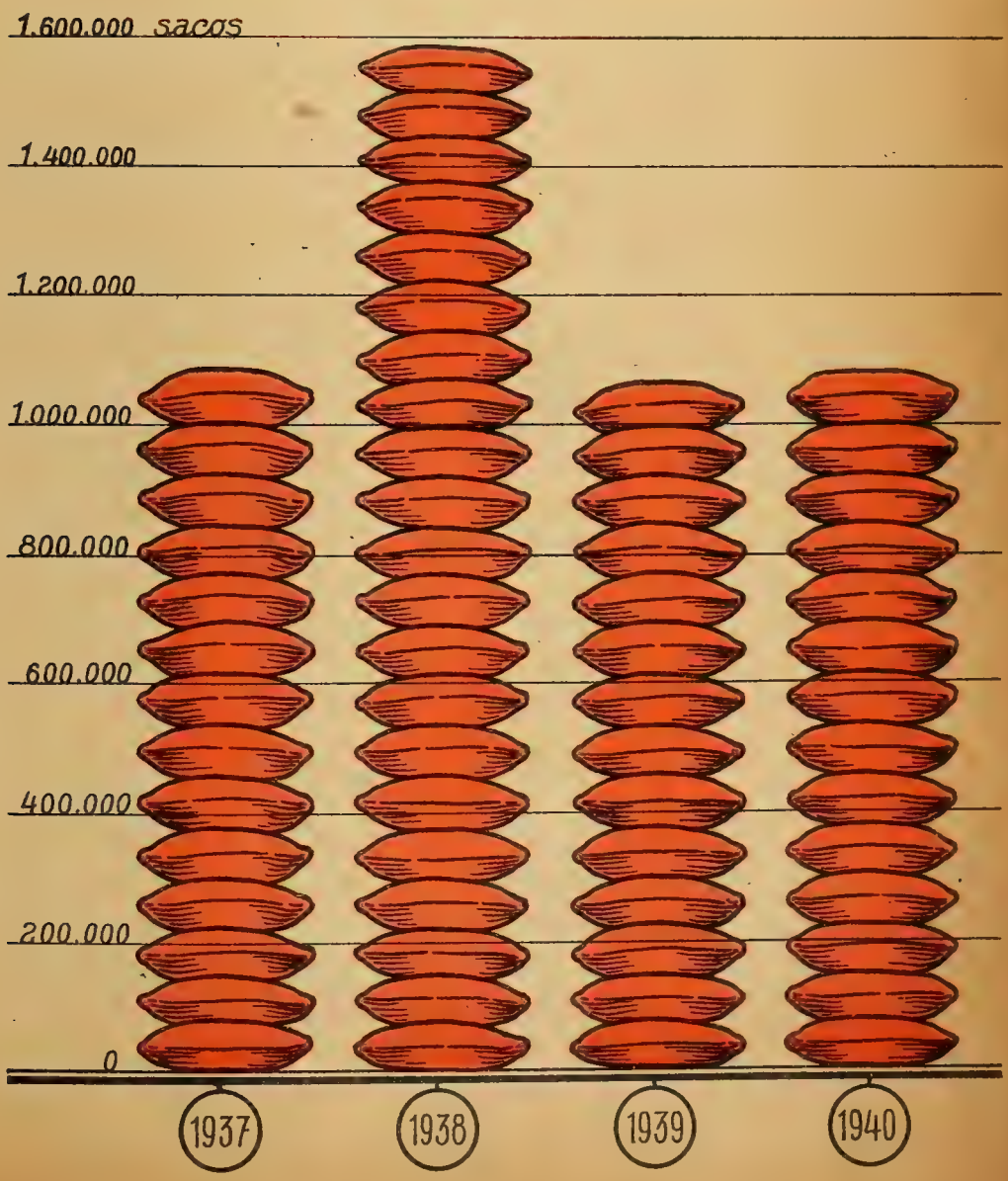
E' indispensável proceder-se a revisões anuais das tarifas especiais e iniciar já o trabalho para a confecção de novo plano tarifário que possa entrar em vigor no 2.º semestre de 1942.

As tarifas atuais, aplicadas a partir de 1.º de dezembro de 1939, lograram uma benéfica reação na receita da estrada logo no primeiro ano de sua vigência, cêrca de 6.000 contos, como já observei. Mas certos aumentos de fretes foram bruscos e inesperados. Logo após veio o grande aumento de tarifas da E. F. C. B., feito de forma ainda mais brusca. Os dois fatos, reunidos, podem explicar qualquer retração porventura verificada aquí ou alí nos transportes da R. M. V., no ano de 1940, embora em conjunto não tenha havido qualquer diminuição.

Decorrido mais de um ano, nota-se, agora, favoravel reação nos transportes que aumentam sempre, e na ren-

Café despachado

nos ultimos 4 anos



da, que nunca havia atingido números tão altos, podendo-se prever para 1941 um aumento de 3 a 4 mil contos sôbre 1940.

Uma simples revisão de tarifas especiais poderá dar-nos em 1942 um acréscimo de igual importância, em relação a 1941, acréscimo que será maior si um novo plano tarifário fôr elaborado para vigorar no 2.º semestre de 1942.

Temos agora, finalmente, graças ao bom serviço da Estatística, elementos que permitem agir com segurança no estudo das tarifas e na previsão dos resultados. Êstes poderão ser conseguidos tais como os indico, sem desorganizar ou siquer perturbar a economia da zona servida pela R. M. V., pois contamos sempre com o desenvolvimento cada vez maior dessa zona, desde que se mantenham eficientes os serviços da estrada.

As tarifas atuais são bastante mais simples que as que vigoraram anteriormente; além disso, foram, pela primeira vez, impressas tabelas de taxas quilométricas e de razões referidas aos entroncamentos, as quais facilitam enormemente os cálculos de fretes. No novo plano tarifário a ser estudado convém prosseguir nessa simplificação dos cálculos, adotando-se outras idéias já em cogitações.

SECÇÃO DO CAFE'

Continuou a funcionar com perfeita eficiência, sob a competente direção do 1.º escriturário Prudente de Lima Bastos.

Os quadros anexos demonstram ter sido a quantidade de café despachada em 1940 apenas 10% maior que a despachada em 1939, a saber:

1.158.165 sacas em 1940
contra 1.064.786 sacas em 1939.

Entretanto, graças principalmente à modificação das tarifas, a renda do café foi em 1940 cêrca de 27% maior que em 1939, isto é,

8.355:630$400 em 1940

contra 6.577:934$400 em 1939.

A renda média por saco de café foi em 1940 de ... 7$248, não incluidas as taxas adicionais e acessórias; em 1939 fôra de 6$178.

Vão anexos minuciosos quadros explicativos sôbre o movimento do café em 1940.

CONTADORIA

Continuou a Contadoria, em 1940, sob a competente, firme e infatigavel direção do Contador, sr. Agripino Fraga de Matos, a desempenhar com a maior eficiência as suas funções de apurar a renda do tráfego, procurando sempre melhorar e acelerar os seus trabalhos.

A primeira prova vem a ser a comparação das datas nas quais a Contadoria entregou os balancetes mensais da renda. Esta comparação está feita no quadro abaixo:

Balancetes	1937	1938	1939	1940
Janeiro - - - -	28- 9-37	10- 7-38	27- 7-39	18- 5-40
Fevereiro - - -	5-11-37	20- 7-38	25- 8-39	12- 6-40
Março - - - - - -	22-12-37	30- 7-38	16- 9-39	15- 7-40
Abril - - - - - -	2- 2-38	6- 8-38	3-10-39	16- 8-40
Maio - - - - - -	15- 3-38	15- 8-38	28-10-39	5- 9-40
Junho - - - - - -	23- 4-38	13- 9-38	16-11-39	8-10-40
Julho - - - - - -	13- 5-38	17-10-38	9-12-39	31-10-40
Agosto - - - - -	24- 5-38	5-12-38	30-12-39	3-12-40
Setembro - - - -	1- 6-38	9- 1-39	26- 1-40	23-12-40
Outubro - - - -	11- 6-38	17- 2-39	26- 2-40	30- 1-41
Novembro - - -	19- 6-38	27- 4-39	15- 3-40	5- 3-41
Dezembro - - -	28- 6-38	21- 6-39	9- 4-40	25- 3-41

Café
despachado por destino em 1939 e 1940
500 mil sacos
450
400
350
300
250
200
150
100
50
0
1940
1939
PARA MARITIMA
PARA SANTOS
PARA ANGRA DOS REIS
PARA O INTERIOR (DNC)

(E' preciso notar que em 1938 houve um serviço extraordinário na Contadoria, em Maio, Junho e Julho).

Em 1936 houve a concentração, em Belo Horizonte, de todo o pessoal da Contadoria. Em consequência, o serviço atrasou-se cerca de 9 meses. Graças ao esfôrço e devotamento do pessoal da Contadoria e à incansavel dedicação do seu chefe, foi possivel em 4 anos, a-pesar da grande redução do pessoal, tendo havido nesse período apenas 90 dias de trabalho extraordinário, pôr inteiramente em dia a apuração da renda. O trabalho, agora, fica mesmo aguardando as mensais da Contadoria Geral de Transportes.

Tal resultado, realmente dificil de obter, foi conseguido com um pessoal por demais exiguo. Em 31 de dezembro de 1940 pertenciam ao quadro da Contadoria apenas 149 funcionários, um aumento de sómente 5 sôbre o ano anterior. A renda cresce todos os anos; as atribuições da Contadoria também. Sem o aumento do pessoal da Contadoria, ou sem a mecanização de uma parte de seus serviços, não se poderá manter em dia trabalhos tão complexos, tão exaustivos e, acrescento, tão perfeitos.

Em 1940 teve o Contador da R. M. V. oportunidade de visitar e estudar detalhadamente os serviços de Contadoria de 6 estradas de ferro: S. P. R., E. F. C. B., C. M., C. P., E. F. S. e L. R. Apresentou relatórios minuciosos dessas visitas, que nos foram muito uteis para o estudo das medidas a serem tomadas para o aperfeiçoamento dos nossos serviços .Comparando métodos, resultados e prasos de apurações, cheguei à conclusão de que, em comparação com essas estradas de ferro, as melhores do país, devemos estar muito satisfeitos com a organização e o trabalho da Contadoria da R. M. V.

Mas adquiri também a convicção da grande conveniência de mecanizar os nossos serviços, para aperfeiçoá-

los cada vez mais. Sómente a Paulista e a Sorocabana recorreram até agora a êsse método nos serviços propriamente de Contadoria. A R. M. V. não está, portanto, em atraso em relação ao conjunto das estradas de ferro do Brasil, nem são os seus serviços de Contadoria em nada inferiores aos das demais estradas, podendo, antes, sustentar galhardamente qualquer comparação.

REPOSIÇÕES E INTIMAÇÕES

A situação foi a seguinte nos 3 últimos anos:

REPOSIÇÕES

	Extraídas			Arrecadadas			Saldo que passou para o ano seguinte:	
1937	—	—	-	—	—	-	7.489	277:269$400
1938	28.645	469:685$400	-	20.801	336:485$200	-	13.736	375:731$000
1939	27.045	435:396$700	-	26.633	403:802$100	-	12.524	317:574$200
1940	24.814	357:931$700	-	28.945	485:838$800	-	7.005	136:626$500

INTIMAÇÕES

Intimações extraídas em	1938	—	1839	..... 82:300$200
" " "	1939	—	6859	..... 577:856$800
" " "	1940	—	3681	..... 65:322$800

Porque a grande melhora em 1940 ? Por um lado, as novas tarifas, com tabelas de razões quilométricas ou referidas aos entroncamentos. Por outro lado, e principalmente, as novas ordens, propostas pelo Departamento do Tráfego a pedido dessa Diretoria.

Essas novas ordens constam da Circular 8/940 de 10 de abril de 1940. São prasos para serem satisfeitas as reposições e obedecidas as intimações da Contadoria; penalidades adequadas, traduzidas em multa ou suspensão para os casos de desobediencia; autorização aos agentes e conferentes para a retenção regulamentar das mercadorias quando as partes se recusarem a satisfazer as reposições; tudo sob a fiscalização imediata da propria Contadoria, como é em todas as estradas de ferro.

Com tais providencias atualmente em vigor, desapareceram quase por completo as retenções de renda, grave abuso que dava origem às intimações. As pouquissimas intimações que ainda se extraem em um ou outro caso que apareça, são imediatamente obedecidas. Pode dizer-se que já não existe na R. M. V. tão grave mancha.

Quanto às reposições, sempre existirão, enquanto não forem mais simples as tarifas, ou enquanto não houver ensino profissional adequado para os praticantes de estações. Mesmo assim, têm se tornado cada vez menos importantes. Na realidade, sendo de 900.000 o numero de despachos, o que se conclue é que é bem diminuta a proporção de calculos errados; o numero de erros já desceu a um limite razoavel. O que cumpre é que as reposições sejam imediatamente satisfeitas e isto já se conseguiu, mercê da citada circular 8/940.

FISCALIZAÇÃO EXTERNA

Do relatorio que apresentei a essa Diretoria, no ano passado, constava o seguinte:

"Seria altamente vantajoso para a bôa execução dos serviços da Contadoria que esta dispusesse de alguns fiscais ou interventores, como são chamados em outras estradas, para a supervisão da escrita das estações e a pronta repressão de abusos.

Creio ser mesmo uma necessidade inadiavel a creação dessa fiscalização externa da Contadoria."

Posso justificar tal ideia não só com a pratica corrente em todas as estradas de ferro no nosso país, como ainda por um fato ocorrido na propria R. M. V. Havendo um certo numero de reposições muito antigas, que não

podiam ser cobradas pelas normas da circular 8/940, foi em 1940 destacado um Agente Comercial para, sob a orientação da Contadoria, proceder à sua liquidação. Essas reposições ascendiam a 30:723$800 e foram em grande parte liquidadas.

Si a ideia proposta fosse aceita, os proprios Agentes Comerciais poderiam encarregar-se do trabalho e a arrecadação da renda se faria com exatidão cada vez maior.

FOLHAS DE EXCESSO

As restituições mediante "fôlhas de excesso" processaram-se regularmente, tendo sido as seguintes:

1938	Fôlhas de excesso extraídas	976	166:434$800	—	Pagas	945	121:869$800
1939	Fôlhas de excesso extraídas	593	168:771$200	—	Pagas	559	164:755$100
1940	Fôlhas de excesso extraídas	986	378:158$600	—	Pagas	958	367:410$900

RENDA APURADA PELA CONTADORIA

No relatorio da Estatística, que já vos enviei, está feito um estudo minucioso do assunto, por meio de quadros adequados que focalizam cada verba em particular e discriminam interessantes detalhes, os quais permitem fazer-se uma ideia justa da situação dos transportes na Rêde.

Ajuntarei aqui outros detalhes, pertinentes aos serviços da Contadoria.

PASSAGENS

Bilhetes fornecidos às estações

Em 1939	2.192.300
Em 1940	1.987.300

CADERNETAS QUILOMÉTRICAS

Fornecidas:	1938	1939	1940
3.000 kms.	1.328	1.460	1.020
6.000	292	290	295
9.000	46	100	—
12.000	130	100	—
EMITIDAS:			
3.000 kms.	1.508	1.457	1.081
6.000	266	253	318
9.000	155	119	40
12.000	167	120	56
CARTÕES DE PERCURSO LIVRE EMITIDOS:			
praso de 1 ano	25	44	28
" " 6 mêses	4	6	4
" " 3 "	1	0	0
" " 1 mês	8	0	0

QUANTIDADE DE DESPACHOS — A quantidade de despachos de encomendas, animais e mercadorias é um elemento que permite avaliar o enorme trabalho da Contadoria, que tem de rever as respetivas fôlhas, classificá-las e manipulá-las, para fins da apuração da renda.

Verba	*N.º de despachos*
Encomendas	463.823
Animais	2.722
Mercadorias	443.039
	909.584

Em média, são cerca de 3.000 despachos por dia que a Contadoria tem de sujeitar ao complexo e minucioso

trabalho que lhe compete. Isto, sem falar nos bilhetes, em numero de 6.000 diarios.

IMPOSTOS ESTADUAIS — Os impostos arrecadados para os Estados de Minas, Rio e São Paulo, durante os 3 ultimos anos foram:

	Minas	*Rio*	*S. Paulo*
1938	6.558:977$400	49:841$600	718$000
1939	4.884:178$400	57:033$600	191$500
1940	4.001:412$100	34:142$300	31$000

TRANSPORTES POR CONTA DOS GOVERNOS — Foram os seguintes os transportes efetuados à requisição dos governos nos 2 ultimos anos:

	Federal	*Minas*	*Rio*	*S. Paulo*
1939 -	668:466$700	2.106:024$600	13:576$200	7:452$700
1940 -	1.104:949$000	3.436:547$200	12:559$300	5:746$700

O quadro n.º TR — 9 discrimina as requisições desses governos e enumera ainda outros requisitantes, entre eles a propria R. M. V. para os seus serviços de construção, eletrificação e melhoramentos.

AJUSTES — O registro de acompanhamento dos ajustes existentes na Contadoria consigna os seguintes dados, relativos aos ajustes que vigoraram em 1940:

Ajustes	Mercs. expedidas (quilos)	Renda
Standard	374.734	82:712$400
Anglo	466.614	75:352$600
Caloric	220.284	48:223$100
Atlantic	563.765	122:382$800
Itaú	13.128.294	543:735$300

Usinas Nacionais . .	6.552.377	926:252$900
Soc. Anônima Magalhães	536.000	56:319$600

Os ajustes com as companhias de gasolina referem-se apenas à arrecadação dos fretes em conta extraída pela Contadoria; não ha redução de fretes.

TRAFEGO MUTUO E TRANSITO

O movimento total do trafego mutuo e do transito foi o abaixo:

	N. de despachos	Renda
Mercadorias exportadas em t. mutuo	44.526	3.856:621$500
Mercadorias importadas em t. mutuo	108.252	6.709:091$100
		10.565:712$600
Mercadorias em transito p.ª a Mogiana	2.358	792:298$200
Idem, idem, da Mogiana	357	264:142$300
		1.056:440$500
Café exportado para o t. mutuo . .	4.234	6.599:247$500
Café em transito da C. M. para o t. mutuo	47	106:203$300
		6.705:450$800

Verifica-se, pelos algarismos alinhados, como é importante o movimento do trafego mutuo de mercadorias em relação à renda total da estrada.

TRAFEGO DIRETO

Embora exista, tanto com a Companhia Mogiana como com o Lloyd Brasileiro, apenas tem importancia com a primeira.

Alcançou o movimento total de 3.825:984$500.

O movimento dos 3 entroncamentos pelos quais se efetua o tráfego direto com a Mogiana foi o seguinte, mencionados apenas os fretes da R.M. V.:

	A. Costa	*Tuiutí*	*Sapucaí*
Exportação -	229:400$900	66:358$600	286:203$100
Importação -	655:579$800	909:536$400	669:524$700

ESCRITÓRIOS DA CONTADORIA

A grande distância em que se acham da séde da administração da R. M. V. os escritórios da Contadoria e da Estatística impede o contato diário dos chefes dessas repartições com a direção do Departamento e mesmo com certas repartições dêste e de outros Departamentos, o qual não só seria proveitoso como mesmo indispensável para a boa articulação dos serviços e redução da burocracia.

Nada mais facil e indicado, parece-me, do que construir nos fundos do terreno da séde da R. M. V. um amplo edifício para alojar aquelas duas repartições.

SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES

O trabalho dos Serviços de Reclamações normalizou-se e pôs-se inteiramente em dia no decorrer do ano findo, graças à dedicação do pessoal e à competência e dedicação do Chefe, sr. José Lúcio da Silva, como ainda ao decréscimo do número de irregularidades nos transportes.

Os algarismos abaixo confirmam a diminuição das irregularidades.

	1938	1939	1940
Peças de correspondência - -	51.410	40.698	36.097
Telegramas recebidos - - - -	57.292	51.621	50.279
Telegramas expedidos - - - - -	5.616	5.420	5.247
Boletins de irregularidade — recebidos - - - - - - - - - - -	47.500	58.296	47.652

PEDIDOS DE INDENIZAÇÃO

O movimento de reclamações apresentadas nos 3 últimos anos demonstra que houve melhora no serviço de 1940. São os seguintes os algarismos:

	Q	1938	Q	1939	Q	1940
Apresentadas no ano - -	925	670:268$0	901	488:409$7	533	228:971$1
Passaram dos outros anos	443	229:760$8	396	171:956$8	400	168:882$9
Total processado - - - -	1368	900:028$8	1297	660$366$5	933	397:854$0
Solucionados - - - - - -	983	721:555$5	897	491:772$1	753	320:307$5
Ficaram em processos:						
Na Rêde - - - - - - - - -	291	141:117$8	294	132:697$3	121	43:894$4
Em outras Empresas - -	94	26:765$5	106	35:897$1	59	33:652$1
Deduções - - - - - - - -		21:554$9		14:749$1		18:529$9

INCÊNDIOS DE MERCADORIAS E SEGUROS

Foram feitas 111 reclamações, no valor de ..... 91:842$600, contra 346, no valor de 283:623$500, em 1939, e 334 na importância de 334:566$400, em 1938.

Foi autorizado o pagamento por conta da:

Rêde e empregados - - -	3	no valor de	2:779$600
Sul América - - - - - - - -	1	no valor de	3:870$000
Segurança Industrial - - -	39	no valor de	35:266$400
Adriática - - - - - - - - -	78	no valor de	56:711$800

Os incêndios que em 1937, 1938 e 1939 foram em nú-

mero de 198, 178 e 107, ocasionando prejuizos de ..... 448:775$800, 209:560$100 e 235:794$600, desceram a 68 na importância de 66:645$700. Há processos pendentes de solução, pelo que o prejuizo poderá ser elevado a mais dois contos de réis, aproximadamente.

Até 31 de agosto de 1937, as mercadorias estiveram seguradas na Companhia Sul América; até 30 de novembro de 1939 na Companhia Segurança Industrial; e desde 1 de dezembro de 1940 na Companhia Adriática de Seguros.

AVARIAS DE MERCADORIAS

Apresentaram 121 reclamações, no valor de ..... 43:567$600, das quais apenas 22, no valor de 6:412$300, ficaram em processo.

Em 1939, apresentaram 188, na importância de ... 67:802$400, e em 1938, 184, que importaram em ..... 102:806$300.

ACIDENTES

Em consequência de acidentes com os trens, houve 24 reclamações, na importância de 39:946$800, quando em 1938 e 1939 houve 8 e 23, no valor de 4:736$500 e ... 57:170$300. Daquelas, sómente 5, no valor de 7:179$800, não ficaram solucionadas.

EXTRAVIOS

Foram feitas 197 reclamações, na importância de ... 39:811$500, mas tendo sido entregues os volumes, a que se referiam 60 processos, no valor de 6:629$900, devem

ser aqueles algarismos reduzidos a 137 reclamações, no valor de 33:181$600.

Não foram solucionados 42 processos, no valor de .. 10:141$900.

Em 1938 e 1939, apresentaram 273 e 274 reclamações, no valor de 187:015$300 e 56:138$000, mas, com a entrega de volumes, êstes números devem ser reduzidos em 1938 a 229 processos, na importância de 160:759$200, e em 1939, a 221 processos, na importância de 49:020$200.

VIOLAÇÃO DE VOLUMES

Apresentaram 27 reclamações, na importância de ... 1:302$800.

Conquanto tenha havido decréscimo em relação a 1938, o aumento sôbre 1939 deve ser objeto de providências. Já estão sendo examinados os serviços para que possa ser evitado o desenvolvimento dessa irregularidade.

Não ficaram concluidos 15 processos, no valor de ... 585$700.

Em 1939, houve 16 pedidos, no valor de 1:059$900, e em 1938, 29, na importância de 5:732$600.

CAUSAS DIVERSAS

Foram feitas 53 reclamações, no valor de ..... 12:499$800, não tendo sido solucionadas 16, na importância de 6:254$400.

Houve em 1939 e 1938, 54 e 97 reclamações, na importância de 22:615$600 e 35:410$900.

DEPÓSITO DE MERCADORIAS E LEILÕES

Foram recolhidos ao Depósito de mercadorias, nesta Capital, nos anos de:

	Volumes	*Quilos*
1938	2.118	69.772
1939	1.157	34.043
1940	2.288	64.156

Houve os seguintes leilões:

1938 — 21 leilões que produziram	24:086$000
1939 — 21 leilões que produziram	13:028$000
1940 — 47 leilões que produziram	16:663$900

Vão anexos três quadros, de ns. TR-11, 12 e 13, que fornecem dados mais minuciosos.

ESTATÍSTICA

Continuou a Estatística, durante todo o ano de 1940, sob a direção competente, incansavel e progressista do eng.º Pedro Lopes da Fonseca.

Conservando a mesma organização descrita em meu relatório anterior, desenvolveu os seus serviços, conseguindo encurtar cada vez mais os prasos de sua elaboração.

Em 1939, sem aumento de pessoal, começára aquela repartição a fazer a Estatística da Tração, trabalho consideravel apresentado em boletins mensais.

Em 1940 outro trabalho vultuoso e utilíssimo passou a ser por ela confeccionado: a estatística do trabalho dos veículos, apresentada também em apanhados mensais, cla-

ros e minuciosos. Até então não possuia a R. M. V., no tocante a veículos, estatísticas exatas, suficientemente detalhadas e cujos dados pudessem servir de base segura a estudos econômicos.

O método escolhido foi adotado após estudo acurado e a visita do eng.º Pedro Lopes a diversas estradas de ferro. Estou convencido de que a aproximação que obtemos não é inferior à conseguida nessas ferrovias.

As grandes incumbências da Estatística foram, em 1940, os seguintes trabalhos, traduzidos em apanhados mensais ou anuais:

1 Renda discriminada, normal, adicional de 10% e diversas (mensal).
2 Estatística da Tração (mensal, creada em 1939).
3 Estatística de veículos (mensal, creada em 1940).
4 Questionários do D. N. E. F. (quadros anuais).
5 Questionários da Secção de Segurança Nacional do Ministério da Viação (mensais, creados em 1940).
6 Quadros estatísticos da R. M. V. (relatório anual).

Além dêsses trabalhos normais, há inúmeros serviços avulsos, solicitados por diversas autoridades.

RENDA DISCRIMINADA

Eis as datas da entrega dêsses volumosos apanhados, que anteriormente a 1939 constituiam, com os quadros do relatório anual, quase que a única incumbência da Estatística.

Mêses	1938	1939	1940
Janeiro - - - -	12-12-38	19- 9-39	3- 8-40
Fevereiro - -	17- 1-39	4-10-39	5- 8-40
Março - - - -	19- 1-39	18-10-39	5- 8-40
Abril - - - - -	1- 2-39	21-11-39	21-10-40
Maio - - - - -	1- 3-39	25- 1-40	22-10-40

Junho - - - - -	2- 3-39	25- 1-40	18-12-40
Julho - - - - -	16- 3-39	12- 2-40	25- 1-41
Agosto - - - -	3- 5-39	13- 3-40	25- 1-41
Setembro - - -	6- 5-39	1- 4-40	24- 1-41
Outubro - - - -	5- 7-39	17- 5-40	25- 3-41
Novembro - -	7- 7-39	12- 6-40	2- 4-41
Dezembro - -	11- 7-39	12- 7-40	9- 5-41

ESTATÍSTICA DA TRAÇÃO

Os quadros respectivos baseiam-se nos boletins DT-27, os quais são codificados pelo Departamento de Transportes que os remete à Estatística. O trabalho desta é de simples apuração mecanizada. O número de boletins DT-27 remetidos à Estatística em 1940 foi de ... 133.152, correspondendo a uma média mensal de 11.096.

Eis as datas que interessam, em 1939 e 1940:

	1939		1940	
	DT-27 todos recebidos em	Estatística entregue em	DT-27 todos recebidos em	Estatística entregue em
Janeiro - - - -	20- 4-39	10- 5-39	5- 4-40	24- 4-40
Fevereiro - - -	30- 5-39	28- 6-39	26- 4-40	1- 6-40
Março - - - - -	4- 6-39	20- 6-39	5- 4-40	11- 6-40
Abril - - - - - -	19- 6-39	6- 7-39	21- 7-40	13- 8-40
Maio - - - - - -	16- 7-39	7- 8-39	31- 7-40	17- 8-40
Junho - - - - -	17- 7-39	22- 8-39	31- 7-40	21- 8-40
Julho - - - - - -	25- 8-39	20- 9-39	6- 9-40	30- 9-40
Agosto - - - - -	11- 9-39	14-10-39	24- 9-40	9-10-40
Setembro - - - -	21-10-39	16-11-39	25-10-40	30-11-40
Outubro - - - -	25-11-39	19-12-39	19-11-40	17-12-40
Novembro - - -	11- 1-40	5- 2-40	2- 1-41	23- 1-41
Dezembro - - -	16- 2-40	10- 3-40	28- 1-41	21- 2-41

VEÍCULOS

A estatística de veículos começou a ser feita a partir de março e apresenta resultados por Divisão, por bitola e

o quadro geral; deles constam para cada série de veículos os seguintes elementos:

Serie
Tons-Km. de peso bruto
Tons-Km. de peso morto
Tons-Km. de capacidade
Tons-Km. de peso util
Percurso carregado
Percurso vasio
Percurso total
Peso bruto transportado
Ton-Km. de veículo carregado
Ton-Km. de veículo vasio

CONTADORIA G. REPUBLICA
Nº

A apuração abrangeu a média mensal de 42.660 veículos, que tantos são os veículos movimentados por mês. As datas da entrega dos boletins mensais foram:

Março - - - - - -	30-10-40
Abril - - - - - -	30-10-40
Maio - - - - - - -	30-10-40
Junho - - - - - - -	30-10-40
Julho - - - - - - -	21-12-40
Agosto - - - - - -	4 -2-41
Setembro - - - - -	21 -2-41
Outubro - - - - -	13 -3-41
Novembro - - - - -	22 -4-41
Dezembro - - - -	30 -4-41

Baseia-se a apuração no boletim de trem, DT-16, que fornece os elementos necessários: percurso, natureza do serviço, série e número do veículo, indicação de carregado ou vasio, e peso bruto.

As toneladas-quilômetro de pêso bruto são obtidas por uma única multiplicação, percurso pelo pêso total indica-

do no mapa para cada veículo. As instruções primitivas, que foram abandonadas, mandavam que êste elemento, tons-km de pêso bruto, fosse obtido por uma série de operações aritméticas, levando em conta os carregamentos e as descargas parciais ao longo do percurso; tal método exigiria uma turma de 10 a 15 calculistas, providos de máquinas de calcular. Ora, as descargas e os carregamentos ao longo do percurso são sempre muito pequenos, si o vagão continúa no mesmo trem; podem neste caso desprezar-se sem êrro sensivel. Agora, si se trata de grandes pesos, o vagão é desligado do trem para seguir, mais tarde, em outro trem e, neste caso, figurará em novo mapa e novo boletim e a modificação aparecerá na apuração.

Estradas há, e das melhores, onde o critério é mais simplista: o vagão ou é considerado vasio ou inteiramente lotado. Em outras, empregam-se processos de conjunto ainda mais imperfeitos para a apuração menos trabalhosa dêste elemento básico e importantíssimo — tons-km de pêso bruto.

O método adotado na R. M. V. é seguro, razoavelmente aproximado e rápido, pois se faz com uma só multiplicação para cada veículo em máquina multiplicadora Hollerith. Assim mesmo, são entre 40 e 45 mil multiplicações por mês.

Daí por diante os veículos são grupados segundo as suas próprias séries, adotando-se a tara média e a capacidade média da série, afim de serem obtidas as tons-km de pêso morto e a lotação ou capacidade oferecida, por série, dos veículos que circularam. Evitam-se, assim, algumas dezenas de milhares de inuteis multiplicações, as quais, pelas instruções abandonadas, deviam fazer-se.

Tais elementos uma vez calculados, uma simples subtração fornecerá, sempre por série, as tons-kms. de pêso

líquido; e a seguir, calcula-se para cada série o aproveitamento dos veículos.

Tal o método simples e seguro, por nós adotado. Com os resultados por êle obtidos, temos pela primeira vez na R. M. V. estatísticas fidedignas de elementos básicos para certos estudos econômicos.

QUESTIONÁRIO DO D. N. E. F.

Foram regularmente encaminhados ao sr. Chefe do 4.º Distrito os quadros respectivos.

Eis as datas:

Quadro	1938	1939	1940
1	15- 7-39	17- 6-40	23- 5-41
2	"	"	"
3	"	"	"
4	"	"	"
5	"	25- 5-40	27- 6-41
6	"	17- 6-40	"
7	"	22- 5-40	28- 3-41
8	23- 9-39	"	"
9	25- 8-39	8- 5-40	"
9-A	"	"	23- 5-41
10	15 7-39	22- 5-40	28- 3-41
11	"	12- 7-40	27- 5-41
11-A	"	"	"
12	"	"	"
13	24-10-39	"	28- 3-41
14	"	"	"
15	15- 7-39	8- 5-40	27- 5-41
16	"	"	"
17	28- 7-39	11- 8-40	"
18	15- 7-39	8- 5-40	28- 3-41

SEGURANÇA NACIONAL

Foram preenchidos pela Estatística os 15 impressos

de questionário, enviados pela Secção de Segurança Nacional do Ministério da Viação, por intermédio da antiga Inspetoria Federal das Estradas, para os mêses de janeiro a julho. Foram solicitados mais impressos para a continuação das remessas.

QUADROS ESTATÍSTICOS DA R. M. V. DE 1939 A 1940

Em 2-8-40 ficaram concluidos e foram distribuidos aos srs. Diretor, Chefes de Departamento, Chefes de Divisão, Contador, Chefe da Contabilidade e ao Departamento Estatístico do Estado de Minas, os folhetos de quadros estatísticos referentes a 1939.

Em 17-7-41 ficaram concluidos os quadros estatísticos de 1940, tendo sido feita dêstes uma edição maior, por meio de mimiógrafo, para mais ampla distribuição. Em ambos os relatórios, vários apanhados contêm elementos referentes à renda do tráfego, à tração e ao trabalho de veículos, muito mais extenso e completo que os trabalhos anteriores. Aspectos importantes da vida econômica da R. M. V. podem ser neles exaustivamente investigados e esmiuçados.

Em particular, o estudo das tarifas poderá fazer-se, doravante, com segurança e precisão até aquí desconhecidas.

EQUIPAMENTO HOLLERITH

Trabalharam, durante 1940, as seguintes máquinas:

5 perfuradoras.
3 conferidoras.
1 multiplicadora.
1 separadora.

1 tabuladora.

1 perfuradora de resumos.

Essas máquinas trabalharam regularmente das 7 às 18 horas.

A partir de junho de 1940, de acôrdo com a ordem de serviço n.º 39, de 30 de março, foi posto à disposição da Contabilidade, das 18 hs. em diante, todo o equipamento Hollerith da Secção Mecanizada.

Desde que as apurações mecanizadas para a Contadoria continuarão, não me parece razoavel continue o sistema adotado, pelo qual a Contabilidade se utiliza gratuitamente e com o seu próprio pessoal do equipamento Hollerith pertencente à Estatística. O justo será que sejam removidos para a Estatística os funcionários necessários e que esta passe a fazer, à requisição da Contabilidade, as apurações convenientes.

Outrossim, contra as repartições que solicitam apurações à Estatística, esta extrairá conta pelos serviços prestados.

O consumo de cartões foi de 2.020.000, na importância de 42:420$000. Houve uma diminuição de 250.000 cartões, em relação a 1939, proveniente da adoção de resumos trimestrais, em vez de mensais.

O aluguel das máquinas importou em 9:060$000 por mês.

Há grande falta de espaço na Secção Mecanizada, a qual se agravará com o tempo. A solução mais indicada será, como já disse, a construção de um pavilhão no terreno do atual escritório central da R. M. V.

SERVIÇO COMERCIAL

Foi iniciada em 5 de agosto de 1940 a organização de um modesto serviço comercial para o estudo sistemático

de tarifas e o conhecimento da situação da zona da estrada ante a concorrência rodoviária, tendo sido confiada ao sub-contador sr. Atilio Ziviani, funcionário dos mais competentes no assunto, ativo e dedicado, a sua organização.

Além de aliviar o Chefe e o Ajudante do Departamento de um grande trabalho de cálculo para estudos e informações, foi montado pequeno escritório com fichários e arquivo especializado onde são recolhidos dados e informações obtidos. Projetaram-se fichas minuciosas para o acompanhamento da renda da estrada, permitindo conhecer o movimento das estações quanto às principais mercadorias. Entendimentos foram feitos com a Estatística para a apuração adequada dos elementos necessários, a partir de 1.º de janeiro do corrente ano.

Foram designados 5 Agentes Comerciais para se incumbirem de obter no interior as informações necessárias sôbre a concorrência rodoviária e outros assuntos, os quais se encarregam também das apurações pedidas pelo Serviço das Reclamações.

A meu vêr, deveriam êsses Agentes Comerciais residir no interior, encarregando-se cada qual de uma zona ou distrito, para maior eficiência de seus serviços e continuidade das investigações.

Contudo, recolhemos já informações que nos permitiram um conhecimento seguro da concorrência rodoviária existente e de outros fatos importantes.

TARIFAS ESPECIAIS ESTUDADAS

Foram estudadas, durante o ano, várias tarifas especiais, em acréscimo ao plano tarifário que entrou em vigor em 1-12-39.

Entre as tarifas especiais aprovadas e postas em vigor figuram as seguintes:

1) açucar.
2) arroz beneficiado e quirera.
3) banha de porco.
4) café beneficiado (várias).
5) cal.
6) calcáreo.
7) carnes resfriadas.
8) cervejas.
9) cimento nacional.
10) dormentes de madeira e táboas aplainadas.
11) farinha de trigo.
12) folha de Flandres lisa ou estampada.
13) gasolina, querozene e misturas carburantes.
14) leite, creme, etc., em assinaturas.
15) queijos tipo Minas, Prato, Cobocó, Parmezão e requeijão.
16) sal.
17) telhas de barro ardosía ou de cimento.
18) tarifas especiais a preço fixo.

Além destas, foram estudadas ainda no fim do ano as tarifas a vigorarem no ano de 1941.

AJUSTES

A Rêde Mineira de Viação firmou ajustes para o transporte de açucar com as Usinas Junqueira (28-8-1940), Sociedade Anônima Magalhães (25-10-1940) e Companhia Usinas Nacionais (1-10-1940).

REGULAMENTAÇÕES

Foram estudados e regulamentados para vigorarem no ano de 1941, os seguintes assuntos:

1.º — Trens especiais de bovinos e suinos.
2.º — Utilização de carros de administração.
3.º — Regulamentação dos passes para escolares.
4.º — Regulamentação dos passes para vendedores de jornais.
5.º — Regulamentação dos trens especiais para circos de cavalinhos.
6.º — Serviço de reposições e intimações (1-5-40).

TRÁFEGO MÚTUO

A partir de 19 de dezembro de 1939 foi suspenso o tráfego mútuo com a Viação Fluvial do Rio Sapucaí e esta resolução foi publicada em circular da Contadoria n.º 1/1940 de 4 de janeiro de 1940.

Conforme circular de 27 de dezembro de 1940, foi nesta data restabelecido o tráfego mútuo com a Navegação Mineira do Rio São Francisco.

A partir de 20 de dezembro de 1940, foi novamente filiada à Contadoria Geral de Transportes a Viação Fluvial do Sapucaí, mas com serviço rodoviário e não fluvial.

FEIRAS, EXPOSIÇÕES, CONGRESSOS, ETC.

De 15 a 20 de julho de 1940 realizou-se em Viçosa a "Semana do Fazendeiro", tendo a Rêde Mineira de Viação concedido o abatimento de 30% sôbre o preço das passagens. (Circular n.º 7/1940, de 1-4-1940).

Exposição Agro-Pecuária de Uberaba

A partir de 10 a 19 de julho de 1940, a Rêde conce-

deu o abatimento regulamentar de 30% nas passagens e fretes de animais para a exposição Agro-Pecuária de Uberaba.

Exposição Nacional de Animais e Produtos Derivados em São Paulo

Foi autorizada a emissão de passagens e despacho de animais e mostruários, com os abatimentos respectivos de 30% e 50%, do dia 8 a 20 de julho de 1940, para esta Exposição.

Feira Internacional de Amostras do Rio de Janeiro

Para a Feira Internacional de Amostras do Rio de Janeiro, a Rêde concedeu, a partir de 5 de novembro até 30 de dezembro de 1940, o abatimento regulamentar de 30% sôbre as passagens de 1.ª e 2.ª classes.

●

Já foi, portanto, profícuo o trabalho do Serviço Comercial, mesmo em 1940. Ainda mais proveitosa tem sido a sua ação no corrente ano.

O fomento da renda é a principal preocupação dêste Departamento, que compreende a necessidade da sua consecução e para isso não tem poupado esforços.

Agora que temos em mãos elementos estatísticos adequados e minuciosos, que nos permitem agir com toda a segurança, é indispensavel que algo seja feito sistematicamente.

Já me referi à necessária revisão anual das tarifas especiais e à modificação completa das próprias tabelas ge-

rais, em 1942. E' o principal trabalho a ser executado, o qual poderá dar-nos no próximo exercício um aumento de 2 a 4 mil contos sôbre o ano de 1941.

Cumpre, por uma ação sistemática e contínua, eliminar gradativamente as tarifas deficitárias, afim de que o orçamento da estrada se equilibre. O trabalho tornar-se-á cada vez mais dificil, à medida que os transportes aumentarem. Há grandes correntes de tráfego ainda deficitárias, as quais, aos poucos, sem choques, poderão ser convertidas em transportes remuneradores, tanto pelo aumento criterioso das tarifas, como pelo próprio incremento da densidade do tráfego, que contribuirá para a redução do custo médio, como ainda pela firme compressão das despesas, outra condição indispensavel para o abaixamento do custo médio.

Êste ainda é excessivamente alto na R. M. V. Si há circunstâncias adversas, como as desfavoráveis condições técnicas do traçado e os extensos trechos ao longo dos quais não há qualquer produção, representando verdadeiros "galhos secos" no conjunto da R. M. V., cumpre reconhecer que um simples exame dos próprios relatórios e documentos oficiais, hoje bem feitos e amplamente divulgados, deixa a convicção de que algo mais pode ser feito no sentido do abaixamento do custo médio pela compressão das despêsas. Assim, enquanto em 1940 a Companhia Mogiana, estrada cujas possibilidades econômicas e volume de transportes muito se assemelham às da R. M. V., queimou 834.715 metros cúbicos de lenha e nenhum carvão, a R. M. V. no mesmo ano consumiu 3.226 toneladas de carvão nacional e 10.101 toneladas de carvão estrangeiro, além de 726.335 metros cúbicos de lenha.

Bem sei que essa Diretoria já tomou firmes e acerta-

das providências para impedir o tão anti-econômico emprego do carvão, e com isso me regosijo.

Quem calcula tarifas precisa também calcular e ter sob as vistas o custo dos transportes; quanto mais favoravel fôr êsse custo, mais facil será a tarefa. Não só para projetar as tarifas, mas ainda para justificá-las.

DESPÊSAS DO DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO

A apuração das despêsas dêste Departamento é feita diretamente pelo próprio Departamento Financeiro, por não possuirmos quaisquer serviços de contabilidade.

O Departamento Financeiro envia-nos balancetes mensais da despêsa pessoal, pelos quais ficamos conhecendo as nossas próprias despêsas. Êsses balancetes compreendem, aliás, toda a despêsa da estrada nessa verba.

Por êles verificaram-se os seguintes dados da despêsa pessoal do Departamento do Tráfego, em 1940:

Orçamento aprovado - - - - -	1.497:200$000
Despêsa - - - - - - - - - - - - - -	1.281:138$100
Saldo sôbre o orçamento aprovado - - - - - - - - - - - - - -	216:061$900

Houve, pois, uma economia de 17% sôbre o orçamento aprovado. Contribuiu para isso o não preenchimento de muitas vagas existentes, sobretudo, na Contadoria.

●

São estas, sr. Diretor, as principais informações que me cumpre prestar-vos, estando à vossa inteira disposição para ministrar quaisquer outras que me tenham escapado.

Desejo, finalmente, salientar, e o faço com particular satisfação, o concurso valioso, leal e inteligente de todo o pessoal do Departamento a mim subordinado, merecedor do reconhecimento e da gratidão de seus superiores.

Belo Horizonte, 7 de Outubro de 1941.

BENJAMIN M. DE OLIVEIRA
Chefe do Departamento do Tráfego

QUADRO N.° TR — 1

RESUMO GERAL DO MOVIMENTO DE CAFÉ, DURANTE O ANO DE 1940

Mêses	Despachados pela R. M. V.				Recebidos de outras Emp.				Total
	A. Reis	Maritime	Santos	Arm. Int.	A. Reis	Marit	Santos	Arm. Int.	
Janeiro	8 141	17 386	15 35[illegible]	4 281	4 727	1.314	—	—	51 201
Fevereiro . . .	2 927	12 954	10 37[illegible]	3 004	7 50[illegible]	1 563	—	—	38 320
Março	15 996	21 511	16 20[illegible]	5.528	4.194	500	—	—	63 92[illegible]
Abril	—	—	—	—	5 [illegible]	87	—	—	5.82[illegible]
Maio	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—	—	—	—	
Agosto	21.902	30 924	30 030	547	1 542	—	—	—	84 951
Setembro . . .	28 758	[illegible]	47 73[illegible]	2 18[illegible]	6 142	—	—	—	151 509
Outubro . . .	34 270	131 540	108 381	6 87[illegible]	5 71[illegible]	—	—	—	286 769
Novembro . .	34 919	123 461	74 156	4 287	11 807	2 000	—	—	250 583
Dezembro . . .	28 377	113 318	52 654	2 42[illegible]	2[illegible]	3 401	—	—	225 072
Total . .	175 290	517 790	354.893	29 061	72 262	8 863	—	—	1 158 165

QUADRO N.° TR — 2

CAFÉS DAS DIVERSAS QUOTAS DESPACHADOS PELA REDE NO ANO DE 1[illegible]

Meses	DNC - PD Portos	DNC Interior	DNC Portos	Retida	Direta	Pref	P Desp	Interior	Total
Janeiro .	—	4 281	35[illegible]	1 838	2 45[illegible]	35 887	—	34[illegible]	45 160
Fevereiro . . .	—	3 004	31[illegible]	45[illegible]	[illegible]	24 88[illegible]	-	-	29 [illegible]
Março	—	5 [illegible]28	372	2 641	2 722	48 [illegible]		210	59 23[illegible]
Abril . . .	—		—	—			—		—
Maio				-		. .			-
Junho				—	-	—	—		—
Julho	-		—		-	—	-	-	—
Agosto	148	[illegible]17	13 88[illegible]	171	198	67 72[illegible]	44[illegible]	33[illegible]	83 [illegible]
Setembro	-	2 18[illegible]	15 352	2 0[illegible]	3 [illegible]	122 [illegible]	-	-	145 367
Outubro	160	6 8[illegible]	26 517	3 [illegible]4	5 94[illegible]	237 140	48[illegible]	40	281 [illegible]
Novembro . . .	—	4 23[illegible]	14 91[illegible]	4 32[illegible]	6 47[illegible]	206 812	-	-	236 767
Dezembro .	-	2 127	13 688	4 364	6 [illegible]	170 [illegible]			196 77[illegible]
Total . .	308	29 06[illegible]	85 400	19 [illegible]	27 511	913 742	92[illegible]	927	1 077 040

QUADRO N.° TR — 3

CAFES DESPACHADOS E RECEBIDOS DE OUTRAS ESTRADAS, DESTINADOS A ANGRA, DURANTE O ANO DE 1940.

DESPACHADOS PELA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Mêses	D.N.C.	Retida Sacos	Direta Sacos	Preferencial scs.	Total Sacos
Janeiro	—	[illegible]	22	8.102	8 141
Fevereiro . . .	—	—	—	2 927	2 927
Março	222	454	604	14 716	[illegible]
Abril	—	—	—	—	—
Maio	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—
Agosto	4 521	—	—	17 381	21 902
Setembro . . .	2 419	654	970	24 715	28 758
Outubro . . .	2 289	1.120	1 09[illegible]	29 103	34 270
Novembro . . .	978	1 807	2 712	29 423	34 919
Dezembro . . .	758	1 609	1 932	24 078	28 377
Total . .	11.187	5 668	7 930	150.507	175 290

CAFES RECEBIDOS DA CIA. MOGIANA E DE OUTRAS EMPRESAS

Janeiro	138	618	820	3 151	4 727
Fevereiro . . .	405	619	1 007	5 469	7 500
Março	152	142	190	3 710	4 194
Abril	78	824	1 224	3 614	5 740
Maio	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—
Agosto	—	—	—	1 542	1 542
Setembro . . .	—	40	59	6 043	6 142
Outubro	177	180	277	5 075	5 715
Novembro . . .	—	759	[illegible]	10 449	11 807
Dezembro . . .	430	1 70[illegible]	3 40[illegible]	19 35[illegible]	24 895
	1 380	4 887	7 587	58 408	72 262

RESUMO Efetuados pela Rêde . . 175 290
Recebidos de outras Estradas 72 262

TOTAL . 247 558

QUADRO N° TR — 4

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
TRAFEGO - - - - - - - - CAFÉ

CAFÉS DESPACHADOS PELA REDE E RECEBIDOS DE OUTRAS ESTRADAS, DESTINADOS À MARITIMA, DURANTE O ANO DE 1940

Mêses	D.N.C	Retida	Dir'a	Pref	DNCPI	Pref Desp	Int	Total
[illegible]	27[illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	13 28[illegible]	—	—	34[illegible]	17 38[illegible]
[illegible]	25	3[illegible]	48	11 84[illegible]	—	—	—	12 95[illegible]
Março	150	1 402	1 [illegible]	18 29[illegible]	—	—	210	21 511
Abril	—	—	—	—	—	—	—	—
Maio	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—	—	—	—
Agosto	4 59[illegible]	13[illegible]	1[illegible]	2[illegible]	14[illegible]	44[illegible]	33[illegible]	30 924
Setembro	9 641	1 15[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	—	—	—	[illegible]
[illegible]	18 647	2 23[illegible]	3 411	10[illegible] 576	16[illegible]	48[illegible]	—	131 540
Novembro	12 43[illegible]	1 871	2 [illegible]	1[illegible]	—	—	—	123 [illegible]
Dezembro	11 02[illegible]	1 18[illegible]	2 22[illegible]	[illegible]	—	—	—	113 [illegible]
Total	57 02[illegible]	10 14[illegible]	14 2[illegible]	434 28[illegible]	30[illegible]	928	88[illegible]	517 70[illegible]
RECEBIDOS DA ALÉM-MOGIANA E DE OUTRAS ESTRADAS								
[illegible]	—	—	—	1 314	—	—	—	1 314
Fevereiro	384	408	545	2[illegible]	—	—	—	[illegible]
Março	—	—	—	500	—	—	—	[illegible]
Abril	—	30	40	—	—	—	—	[illegible]
Maio	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—
Agosto	—	—	—	—	—	—	—	—
Setembro	—	—	—	—	—	—	—	—
Outubro	—	—	—	—	—	—	—	—
Novembro	42[illegible]	—	—	1 57[illegible]	—	—	—	2 000
Dezembro	250	30	45	3 07[illegible]	—	—	—	3 401
Total	1 05[illegible]	474	639	8 63[illegible]	—	—	—	8 83[illegible]

RESUMO Despachados pela Pref. 517 700
Recebido de outras Estradas 8 863

TOTAL 526 [illegible]53

CAFÉS DESPACHADOS PELA RÊDE, DURANTE O ANO DE 1940, PARA SANTOS

Meses	DNC	Retida	Direta	Pref.	Total
Janeiro	85	330	440	14.497	15.352
Fevereiro . . .	60	86	115	10.117	10.378
Março	—	185	662	15.353	16.200
Abril	—	—	—	—	—
Maio	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—
Agosto	4.767	—	—	25.269	30.036
Setembro . . .	3.292	255	382	43.804	47.733
Outubro	5.581	587	881	101.332	108.381
Novembro . . .	1.505	647	970	71.037	74.159
Dezembro . . .	1.904	1.269	1.902	47.579	52.654
Total . . .	17.194	3.359	5.352	328.988	354.893

QUADRO N.° TR — 6

RENDA LIQUIDA PRODUZIDA PELO CAFÉ DESPACHADO
DURANTE O ANO DE 1940

Mêses	T. Próprio	T. Mutuo	T. Proprio D. N. C.	Trânsitos	Total
Janeiro	142 350$500	241 543$200	15 795$100	—	399 688$800
Fevereiro . . .	105 298$200	201 329$400	9 511$000	—	316 138$600
Março	207 510$400	269 451$500	14 486$100	—	491:448$100
Abril	35.783$800	4 228$800	—	—	40 012$600
Maio	—	3 387$100	—	—	3 387$100
Junho	—	22 245$000	—	804$300	23.109$300
Julho	598$300	3 352$200	—	—	3 950$500
Agosto	212 331$100	377 022$600	656 300	—	590 010$000
Setembro . . .	328 665$500	756 933$700	4 932$900	—	1 090 532$100
Outubro . . .	369 307$300	1 577 970$400	38 274$300	—	1 985 552$000
Novembro . . .	420 538$400	1 348 409$700	14 362$200	—	1 783 310$300
Dezembro . . .	444 611$700	1 172 330$200	11 549$100	—	1 628 491$000
Total . .	2 266 995$200	5 978 204$900	109 567$000	804$300	8 355 630$400

QUADRO N.° TR — 7

RENDA DE FRETES DO CAFÉ

ARRECADAÇÃO EM DINHEIRO, DURANTE O ANO DE 1940

Meses	Em Angra dos Reis	Creditado pela CCT	Paga pelo DNC	Total
Janeiro	447 022$200	383 431$700	16 487$800	850 941$700
Fevereiro . . .	213 422$100	410 467$400	—	623 889$500
Março	122 969$900	242 512$500	—	365 482$400
Abril	297 541$600	197 5[illegible]15$800	69 488$000	564 594$400
Maio	33 637$200	145 192$600	—	178 829$800
Junho	16 263$400	300 316$700	—	316 580$100
Julho	6 047$400	202 419$000	—	208 467$300
Agosto	152 427$800	54 401$300	57 867$600	264 696$700
Setembro . . .	289 309$400	206 [illegible]$100	—	495 515$500
Outubro	415 951$700	458 [illegible]		874 826$300
Novembro . . .	361 227$800	794 901$800	12 436$000	1 168 571$600
Dezembro . . .	456 887$600	811 421$900	21 194$300	1 289 503$800
Total . .	2.813 706$100	4 217 719$300	177:473$700	7 207 899$100

QUADRO N.° TR — 8

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
TRAFEGO . - - - - - CAFÉ

QUADRO Nº TR — 8

CAFÉS DESPACHADOS (Sacos)

Mêses	1937	1938	1939	1940
Janeiro	155 150	159 660	61 442	45 160
Fevereiro . . .	106 654	148 181	[illegible]	29 263
Março . .	235 853	218 675	170 689	59 235
Abril	34 821	—	2 988	—
Maio	15 059	—	2 615	—
Junho . . .	2 591	71 297	7.778	—
Julho . . .	2 130	78 719	42 842	—
Agosto	53 750	176 270	155 813	[illegible]
Setembro .	131 188	227 121	183 649	145 367
Outubro . . .	133 084	379 547	167 881	281 063
Novembro . . .	101 208	208 434	131 594	236 707
Dezembro . . .	114 215	123 064	91 543	196 776
Total . .	1 085 702	1 590 970	1 064 786	1 077 040

QUADRO N.° TR — 9

REQUISIÇÕES ATENDIDAS DURANTE O ANO DE 1940, RELATIVAS A FRETES REMUNERADOS

TITULOS	PASSES			QUANTIDADE						
	1.º	2.º	Anual	Enc.	Merc.	Anim	Tel	Arm.	Div	Importância
Estado de Minas . .	7 599	10 517	22	5 207	3 917	229	381	287	370	3.436.547$200
Govêrno Federal . .	5 801	3 692	2	1.388	1.062	340	340	20	77	1.104.949$000
Estado do Rio . . .	908	180	—	52	8	1	1	—	—	12.559$300
Estado de S. Paulo .	73	113	—	10	—	—	—	—	—	6.746$700
Estado de Goiás . .	12	4	—	—	—	—	—	—	—	1.105$000
Construção	56	22	—	19	14	—	—	—	—	38.189$200
Eletrificação	20	22	—	5	8	—	—	—	—	1.888$200
Melhoramentos . . .	25	200	—	181	320	—	—	—	—	401.495$100
C. Resende & Cia. .	40	[illegible]	—	—	13	—	—	—	—	13.169$100
Dr. Ivan Ferreira .	2	—	—	1	5	—	—	—	2	73.558$600
Cooperativa:										
Tráfego Próprio . .	1	—	—	—	805	—	—	6	21	21.699$000
Tráfego Mútuo . . .	—	—	—	—	370	—	—	—	—	21.427$700
E. F. C. Brasil . .	—	—	—	—	10	—	—	—	—	39.297$500
Rodoviário	2	—	—	57	15	—	—	—	—	(+) 3.465$600

(+) Esta importância está incluida nas do Estado de Minas e Governo Federal

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DO TRAFEGO

QUADRO Nº TR — 10

FUNDO DE MELHORAMENTOS

Adicional de 10 % sôbre as tarifas

	1937	1938	1939	1940
Janeiro	347:503$300	398:744$600	345:050$700	403:233$000
Fevereiro	388:022$500	380:031$700	343:013$300	402:934$800
Março	492:984$000	455:865$800	394:249$700	419:670$700
Abril	289:588$400	292:237$700	300:697$400	362:035$900
Maio	283:559$000	297:137$400	288:902$000	344:291$400
Junho	299:483$300	353:045$000	316:440$500	326:097$700
Julho	342:305$800	403:137$900	350:814$400	326:668$500
Agosto	358:859$600	425:807$200	402:040$100	376:814$400
Setembro	386:757$200	465:046$200	432:127$800	415:110$400
Outubro	395:730$600	401:054$200	416:725$100	509:476$200
Novembro . . .	387:499$000	405:794$400	364:341$600	466:567$200
Dezembro	365:490$300	392:036$200	447:794$800	494:137$400
	4.337:783$000	4.669:938$300	4.402:197$400	4.847:037$600

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DO TRAFEGO

QUADRO Nº TR - 10 - A

RENDA TOTAL DO TRÁFEGO POR MÊS

	1937	1938	1939	1940
Janeiro	4.268:534$700	4.713:813$500	4.150:011$400	4.758:497$500
Fevereiro	4.925:186$300	4.505:239$350	4.124:278$500	4.768:329$900
Março	6.148:889$950	5.385:915$000	4.709:770$600	4.939:245$750
Abril	3.534:906$900	3.494:271$200	3.531:389$400	4.373:829$200
Maio	3.514:845$900	3.505:242$850	3.460:550$900	4.232:334$500
Junho	3.660:259$200	4.225:495$650	3.796:062$600	4.069:395$200
Julho	4.081:396$850	4.767:312$300	4.187:633$400	4.093:303$800
Agosto	4.254:279$150	5.131:917$300	4.856:127$200	4.447:130$400
Setembro	4.593:822$700	5.700:918$600	5.103:644$400	4.882:937$500
Outubro	4.722:351$100	4.901:571$000	4.971:682$700	5.968:328$400
Novembro	4.620:504$250	4.979:879$800	4.433:410$400	5.492:303$700
Dezembro	4.313:780$100	4.648:823$600	5.283:528$800	5.856:973$400
	52.638:757$100	55.960:400$150	52.608:090$300	57.882:609$250

ÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DO
— TRAFEGO —

QUADRO Nº TR — 11

MOVIMENTO DAS RECLAMAÇÕES APRESENTADAS
— EM 1940 —

DISCRIMINAÇÃO	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
XTRAVIOS		
Volumes entregues	60	6:629$900
Deferidas por conta de empregados	25	1:492$700
Deferida por conta da Rêde . .	13	2:316$900
Deferidas por conta de outras Emprêsas	11	3:377$900
Indeferidas pela Rêde	6	4:249$700
Indeferidas por outras Emprêsas .	8	1:994$600
Em processo na Rêde	42	10:141$900
Arquivada	1	40$000
Em processo em outras Emprêsas	28	8:137$500
Desistência	3	194$600
Dedução	—	1:235$800
SOMA	197	39:811$500
'IOLAÇÕES		
Deferidas por conta de outras Emprêsas	3	152$900
Deferidas por conta de empregados	4	186$000
Em processo na Rêde	15	585$700
Em processo em outras Emprêsas	4	371$600
Desistência	1	6$600
SOMA	27	1:302$800
ıVARIAS		
Deferidas por conta de empregados	5	283$400
Deferidas por conta da Rêde . .	59 1/2	19:549$500
Deferidas por conta de outras Emprêsas	1 1/2	261$600
Indeferidas pela Rêde	20	3:050$500
Indeferidas por outras Emprêsas .	3	320$700
Em processo na Rêde	22	6:412$300
Em processo em outras Emprêsas	6	12:249$000
Desistência	4	998$900
Dedução	—	441$700
SOMA	121	43:567$600
NCÊNDIOS		
Deferidas por conta da Cia. "S. Industrial"	15	22:672$500
Deferidas por conta da Cia. "Adriatica"	78	56:711$800
Deferidas por conta da Rêde . .	2	779$600
Indeferidas pela Rêde	2	735$000
Em processo na Rêde	10	7:342$000
Em processo em outras Emprêsas	4	3:475$000
Dedução	—	126$700
SOMA	111	91:842$600

QUADRO N.º TR — 11

CONTINUAÇÃO

DISCRIMINAÇÃO	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
ACIDENTES		
Deferidas por conta da Rêde . .	18	32:640$800
Indeferida pela Rêde	1	126$200
Em processo na Rêde	5	7:179$800
SOMA	24	39:946$800
CAUSAS DIVERSAS		
Deferida por conta de empregado	1	12$000
Deferidas por conta de outras Emprêsas	2	39$600
Indeferidas pela Rêde	28	4:456$600
Indeferidas por outras Emprêsas .	2	351$200
Em processo na Rêde	16	6:254$400
Em processo em outras Emprêsas	4	1:355$000
Dedução	—	31$000
SOMA	53	12:499$800

RESUMO

DISCRIMINAÇÃO	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
Liquidadas	377	165:466$900
Em processo em outras Emprêsas	46	25:588$100
Em processo na Rêde	110	37:916$100
Apresentadas	533	228:971$100

QUADRO N.° TR — 12

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DO
TRAFEGO

RECLAMAÇÕES APRESENTADAS DE 1930 A 1940

ANOS	EXTRAVIOS		VIOLAÇÕES		INCÊNDIOS		AVARIAS		ACIDENTES		CAUSAS DIVERSAS	
	Quant	Importância	Quant	Importância	Quant	Importância	Quant	Importância	Quant	Importância	Quant	Importância
1930	138	36 524$700	9	1 285$046	183	100 274$516	18	14 076$896		—		—
1931	84	18 292$118	39	5 258$371	164	107 075$068	46	26 232$065	3	[illegible]		—
1932	47	97 075$400	9	1 665$104	308	211 434$[illegible]	71	45 [illegible]$79	13	3 8[illegible]$240		—
1933	79	21 371$223	5	601$200	380	22[illegible] 598$39	94	37 [illegible]$294	1	667$800	--	—
1934	42	7 678$323	8	531$700	411	228 940$201	81	40 174$573	14	4 012$500		—
1935	72	12 754$543	19	1 178$618	430	232 243$842	150	110 [illegible]$842	6	1 [illegible]129$500		—
1936	78	10 976$000	11	871$800	288	160 [illegible]	151	69 383$643	4	1 174$000	14	764$300
1937	216	56 732$100	27	4 105$500	480	376 [illegible]	148	91 [illegible]$100	11	8 [illegible]$500	64	11 798$800
1938	273	137 015$300	29	5 732$600	344	334 [illegible]	154	1[illegible] 860$800	8	4 736$500	97	35 410$000
1939	274	56 148$000	16	1 059$000	146	283 [illegible]	188	67 802$400	2[illegible]	57 170$300	51	22 [illegible]158$000
1940	197	39 811$500	27	1 302$800	111	91 842$[illegible]	121	43 567$600	24	39 946$500	53	12 493$800

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO

QUADRO N.º TR — 13

RELAÇÃO DOS PREJUIZOS PROVENIENTES DE INCENDIOS

ANOS	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
1931	164	107:075$068
1932	308	211:434$704
1933	198	232:553$333
1934	280	213:431$772
1935	281	228:780$880
1936	147	130:576$130
1937	198	448:775$800
1938	178	209:560$100
1939	107	235:794$600
1940:		
Janeiro	3	24$000
Fevereiro	6	223$700
Março	7	2:630$100
Abril	4	73$700
Maio	6	13:715$700
Junho	5	17:564$400
Julho	11	4:179$800
Agosto	8	7:311$900
Setembro	11	3:715$900
Outubro	6	14:096$100
Novembro	9	705$800
Dezembro	9	2:404$600
Soma	85	66:645$700

QUADRO N.° TR — 14

EXTENSÕES DAS LINHAS DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1940

	EM TRAFEGO		Em construção
	BIT 1.00	BIT 0.76	
LINHAS PRINCIPAIS:			
Angra dos Reis a Monte Carmelo	943.367		—
Sitio a Barra do Paraopéba		601.800	—
Cruzeiro a Tuluti	80.447	—	—
Gorças a Belo Horizonte	23.802	—	—
Soledade a Barra do Piraí	23.264	—	—
Soledade a Sapucaí	2.831	—	—
Azurda a Barra do Funchal	250.608	—	—
Monte Carmelo a Lemuda	—	—	88.904
RAMAIS:			
Ibiá a Uberaba	273.010	—	—
Freitas a São Gonçalo do Sapucaí	116.210	—	—
Três Corações a Lavras	9.040	—	—
Piranguinho a Paraisópolis	51.978	—	—
Gaspar Lopes a Machado	48.340	—	—
Aureliano Mourão a Alvaro Botelho	—	43.449	—
Barra do Piraí a Passa Três	40.275	—	—
Itajubá a Delfim Moreira	35.700	—	—
Gonçalves Ferreira a Itapecerica	—	35.421	—
Gonçalves Ferreira a Claudio	—	26.134	—
Espera a Três Pontas	20.000	—	—
Arantes a Bom Jardim	12.338	—	—
Chagas Doria a Aguas Santas	—	11.802	—
Campolide a Barbacena	—	10.500	—
Bernardo Monteiro a Contagem	3.104	—	—
Velho da Taipa a Pitangui	3.068	—	—
SOMA	3.162.110	729.109	88.904

Quilometragem total em trafego 3.891,219

OS

	1938	1939	1940
300	13.472:992$600	13.477:553$200	13.792:856$300
300	3.160:598$700	3.040:054$900	3.156:967$300
300	2.079:301$200	1.914:756$000	2.234:767$600
00	31.759:025$500	29.237:800$200	33.224:593$000
00	159:517$500	156:139$100	165:514$950
00	111:614$200	121:673$800	122:329$500
00	234:927$200	270:856$800	293:071$700
00	50.977:976$900	48.218:834$000	52.990:100$350
94	871:561$790	6.312:772$050	6.666:166$007
94	51.849:538$690	54.531:606$050	59.656:266$357
00	4.623:180$600	4.402:197$400	4.847:037$600

RENDA POR VERBA DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO NOS ANOS DE 1933 A 1940

VERBAS	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
Passagens	6 281 837$000	6 780 [illegible]	7 519 277$000	10 748 [illegible]	11 [illegible]	13 472 992$000	13 477 553$200	13 792 [illegible]
Bag. e encomenda	2 873 [illegible]	[illegible]	3 283 [illegible]	3 175 [illegible]	3 342 [illegible]	[illegible] 160 598$700	3 040 054$000	[illegible]
Animais	2 180 820$700	2 128 [illegible]	2 270 [illegible]	2 18[illegible]	[illegible] 214 [illegible]	2 [illegible]	1 914 754$000	2 [illegible]
Mercadorias . . .	21 701 [illegible]	22 172 [illegible]	[illegible]	27 610 [illegible]	29 821 [illegible]	31 759 [illegible]	29 237 [illegible]	33 [illegible]
Telegramas	127 [illegible]	134 [illegible]	[illegible]	[illegible]	152 [illegible]	159 517$500	156 [illegible]	[illegible]
Armazenagens . . .	73 374$160	79 [illegible]	78 [illegible]	121 [illegible]	[illegible]	111 614$200	121 [illegible]	122 [illegible]
Rendas diversas . . .	240 858$753	113 [illegible]	142 [illegible]	176 [illegible]	157 [illegible]	234 927$200	270 850$800	293 [illegible]
Renda do Trafego Totais	33 514 792$528	34 [illegible]	36 818 [illegible]	44 177 [illegible]	47 [illegible]	50 977 976$900	48 218 836$000	52 990 [illegible]
Rendas eventuais e acessorias	2 161 996$149	3 208 [illegible]	511 [illegible]	381 [illegible]	580 847$811	871 561$790	6 312 772$050	[illegible]
[illegible]	35 676 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Adicional 10%	3 085 527$450	[illegible]	[illegible]	3 785 [illegible]	4 292 [illegible]	4 623 180$600	4 402 [illegible]	4 847 [illegible]

1938	1939	1940
2.634.312	2.563.023	2.160.949
186.058.614	204.546.516	157.196.482
13.439:090$900	13.477:460$400	13.792:856$300
5$101	5$258	5$282
$072	$065	$087
70	79	60
62.110	52.487	61.791
8.130.220	6.004.875	9.007.961
3.154:966$100	3.040:054$900	3.156:967$300
50$796	57$920	51$091
$388	$506	$350
130	114	145
178.616	157.210	158.734
50.865.075	44.432.679	49.922.081
2.075:594$900	1.914:756$000	2.177:931$600
11$620	12$179	13$720
$040	$043	$043
248	282	314
694.566	687.241	702.294
205.613.857	175.352.191	160.971.258
31.608:166$800	29.237:800$200	33.224:593$000
45$507	42$543	47$308
$153	$166	$206
296	255	229

MOVIMENTO E RENDA DOS TRANSPORTES REMUNERADOS NO PERIODO DE 1933 A 1940

DISCRIMINAÇÃO	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
PASSAGENS.								
Quantidade	1 347 050	1 424 [illegible]	1 810 230	2 074 028	2 380 336	2 [illegible]14 312	2 [illegible]	2 [illegible]
Passageiros-km.	75 333.027	85 [illegible] 212	101 [illegible]	124 342 978	173 478 [illegible]	186 [illegible]	[illegible]	[illegible]
Renda	6 281 [illegible]	6 786 [illegible]	7 [illegible]	10 748 [illegible]	11 [illegible]	13 [illegible]	13 [illegible]	[illegible]
P/passageiro	4$663	[illegible]	4$153	5$182	5$[illegible]21	5$191	[illegible]	[illegible]
P/passageiro-km.	$083	$079	$074	$080	$008	$072	[illegible]	[illegible]
Percurso médio	55	60	55	60	72	70	[illegible]	[illegible]
BAG. E ENCOMENDAS								
Toneladas	43 579	48 792	51 842	57 847	[illegible]	62 110	52 487	64 [illegible]
Toneladas-km	5 241 149	5 [illegible]	[illegible] 118	6 060 [illegible]	[illegible]	8 130 220	6 004 875	[illegible]
Renda	2 855 [illegible]	3 091 [illegible]	3 282 [illegible]	3 175 [illegible]	3 312 [illegible]	3 [illegible]	3 040 [illegible]	[illegible]
Por tonelada	65$475	63$[illegible]	[illegible]	54$800	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Por tonelada-km.	$514	$545	$521	$523	$486	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Percurso médio	120	118	111	[illegible]	112	[illegible]	114	[illegible]
ANIMAIS:								
Cabeças	107 043	[illegible]	247 077	243 [illegible]	[illegible]	178 610	[illegible]	[illegible]
Cabeças-km.	54 733 532	56 468 158	62 797 103	56 [illegible]	[illegible]	70 [illegible]	44 [illegible]	[illegible]
Receita	2 186 [illegible]	2 128 [illegible]	2 250 [illegible]	2 [illegible]	2 214 [illegible]	2 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
Por cabeça	11$[illegible]	10$[illegible]	9$080	9$[illegible]	[illegible]	11$20	[illegible]	[illegible]
Por cabeça-km	$039	$037	$03[illegible]	$038	$031	$040	$033	[illegible]
Percurso médio	277	251	253	241	243	[illegible]48	282	[illegible]
MERCADORIAS								
Toneladas	[illegible]	494 781	531 117	678 328	[illegible]	694 [illegible]	687 241	[illegible]
Toneladas-km	115 314 043	128 801 466	142 174 489	159 [illegible]	[illegible]	205 [illegible]	[illegible]	[illegible]
Renda	21 701 [illegible]	22 172 [illegible]	23 [illegible]	27 [illegible]	[illegible]	31 [illegible]	[illegible]	[illegible]
Por tonelada	4$[illegible]8	44$812	41$0[illegible]	40$[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	42$[illegible]	[illegible]
Por tonelada-km	$188	$172	$1[illegible]	$1[illegible]	[illegible]	$1[illegible]	$1[illegible]	[illegible]
Percurso médio	240	[illegible]	267	235	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

DEPARTAMENTO DA LINHA

SNR. DIRETOR.

Tenho a honra de submeter à vossa apreciação o relatório dos trabalhos dêste Departamento, realizados no transcurso do ano de 1940.

EXTENSÃO DAS LINHAS

Não houve alteração na extensão das linhas em tráfego, que continuou a ser:

Bitola de 1,^{m}00 - - - - - - - - - -	3.143,^{Kms}342
Bitola mixta (de 1,^{m}00 e 0,^{m}76)	18,^{Kms}767
Bitola de 0,^{m}76 - - - - - - - - - - -	729,^{Kms}109
Extensão total - - - -	3.891,^{Kms}218

A extensão das linhas distribuidas pelos Estados é a seguinte:

Estado de S. Paulo - - - - - - -	24,^{Kms}200
Estado do Rio de Janeiro - - -	276,^{Kms}215
Estado de Minas Gerais - - - -	3.590,^{Kms}803
Total - - - - - - - - - - -	3.891,^{Kms}218

AJUDANCIA TÉCNICA

Os trabalhos da Ajudância Técnica estiveram a cargo do Eng.º Tasso Benjamin da Motta. A relação das estruturas calculadas e tipos organizados na Ajudância Técnica é a seguinte:

1 — Cálculo e projeto de muro de arrimo no Km. 22+380 do Ramal de Delfim Moreira.

2 — Cálculo de vigas metálicas para caixa dágua de 50.000 litros.

3 — Cálculos e detalhes de tesoura de madeira para 10 metros de vão com lanternim.

4 — Tipo de boeiro capeado de 0,50×0,50, para bôca de corte — capeamento de concreto armado.

5 — Tipo de boeiro capeado de 0,70×0,70, para bôca de corte — capeamento de concreto armado.

6 — Boeiros tipos com capeamento de concreto armado, para vãos de:

0,70 × 1,00
1,00 × 1,00
1,20 × 1,20
1,40 × 1,40
1,60 × 1,60
1,80 × 1,80
2,00 × 2,00
2,20 × 2,20

7 — Embarcadouro de gado — Tipo.

8 — Viga de concreto armado de 15,0 de vão — para a ponte do Km. 99+794 da Linha de Soledade a Barra do Piraí.

9 — Cálculo da estrutura de concreto armado para a

marquise, lage de piso e colunas para o Armazem de Tráfego Próprio, em Barra Mansa.

Os boeiros para os aterros foram calculados para diferentes alturas de aterro sôbre o capeamento; esses boeiros foram orçados por metro linear, facilitando isso o orçamento para novas obras.

Todas essas obras foram calculadas pelo Engenheiro Ajudante Técnico, uma vez que essa Ajudância não dispõe de engenheiro calculista. Essa falta de um engenheiro calculista traz grande dificuldade ao serviço de uma Ajudância Técnica que atende a obras para uma linha de quase quatro mil quilômetros de extensão. Peço, pois, permissão para ainda uma vez solicitar vossas providências no sentido do preenchimento dêsse lugar, atendidas as disposições do Regulamento da Estrada.

Durante o ano foram encaminhados à aprovação da Inspetoria Federal das Estradas 98 projetos, com os respectivos orçamentos. A despesa com o pessoal da Ajudância Técnica elevou-se a 214:696$200; dessa importância, porém, deve ser deduzida a de 16:060$000, relativa a funcionários dêste Departamento que estiveram à disposição de outras repartições. O movimento do expediente da Ajudância Técnica foi o seguinte:

Processos entrados - - - - - - - - - - -	774
Processos despachados - - - - - - - - -	796
Processos enviados à I. F. E. - - - - -	98
Quadros com dados técnicos, para o Estado Maior do Exército - - - -	5
Cópias em papel ozalid - - - - - - - - - -	3.126
Desenhos fichados - - - - - - - - - - - - -	137
Obras aprovadas e registradas - - - - -	92
Escrituras registradas - - - - - - - - - -	20
Cartas expedidas - - - - - - - - - - - - - -	614

Foram feitos 22 projetos de edifícios e dependências, 49 obras darte, 20 desvios, 140 projetos que não se incluem nas especificações acima e 70 levantamentos, conforme o quadro n. LE-1.

AJUDANCIA ADMINISTRATIVA

Até 22-11-1940 o Eng.º Leopoldo Jordão Amorim do Valle exerceu o cargo de Engenheiro Ajudante Administrativo dêste Departamento, tendo sido substituido pelo Engenheiro Carlos José Mendes. Pelos relevantes serviços que prestou à administração dêste Departamento, deixo aquí consignados meus agradecimentos àquele ilustre engenheiro, que foi, na mencionada data, transferido para o Departamento de Transportes.

ESCRITÓRIO CENTRAL DO DEPARTAMENTO

Na Chefia do Escritório Central do Departamento esteve o sr. Diógenes Melo até 31 de Janeiro, data em que se aposentou. Substituiu-o daí por diante, até o fim do ano, o sr. Clemente Spagno.

Foi o seguinte o movimento do Escritório:

Ofícios expedidos: 3.084, sendo:

Ofícios remetidos ao Sr. Diretor - - - - - - - -	478
Ofícios remetidos ao Sr. Chefe do Departamento de Transportes - - - - - - - - - - -	68
Ofícios remetidos ao Sr. Chefe do Departamento da Locomoção - - - - - - - - - - - - -	95
Ofícios remetidos ao Sr. Chefe do Departamento Financeiro - - - - - - - - - - - - - - -	119
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 1.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - -	165

Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 2.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 46
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 3.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 51
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 4.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 81
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 5.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 12
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 6.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 115
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 7.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 93
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 8.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 52
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 9.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 137
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 10.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 149
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 11.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 28
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 12.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 62
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 13.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 45
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 14.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 125
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 15.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 30
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 16.ª Residência - - - - - - - - - - - - - - - - - - 57
Ofícios remetidos ao Sr. Chefe da Construção 66
Ofícios remetidos ao Sr. Ajudante da Eletrificação - 52
Ofícios remetidos ao Sr. Chefe dos Serviços

do Pessoal - - - - - - - - - - - - - - - - - -	24
Ofícios remetidos ao Sr. Secretário - - - - - -	61
Ofícios remetidos ao Sr. Almoxarife - - - - - - -	104
Ofícios remetidos ao Sr. Chefe do Serviço Sanitário, e da "Caixa" - - - - - - - - - - - -	307
Ofícios remetidos a diversos - - - - - - - - - -	402
Ofícios remetidos ao Sr. Comissário Militar da Rede Mineira de Viação - - - - - - - - -	26
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro Ajudante Administrativo - - - - - - - - - - - - - - - - -	34
Circulares expedidas - - - - - - - - - - - - - - - - -	55
Cartas circulares - - - - - - - - - - - - - - - - - -	3
Processos protocolados - - - - - - - - - - - - - - - -	5.646
AG-29 (Pedidos extraídos) - - - - - - - - - - - - -	448

I — OBRAS E MELHORAMENTOS

A) — CONSTRUÇÃO DE POSTOS TELEGRÁFICOS, CASAS DE TURMA, ESTAÇÕES, ARMAZENS E OUTROS EDIFÍCIOS.

1 — *Posto Telegráfico do Km.* 11+868 *da Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo.*

A construção dêsse Posto Telegráfico foi aprovada pelo Decreto 4.259 de 19 de Junho de 1939.

Em Outubro ficaram concluidos o edifício do Posto e a casa para o guarda-chaves.

As despêsas realizadas em 1940 foram:

pessoal - - - - - - - - - - - -	6.814:800
material - - - - - - - - - - -	7:496$155
TOTAL - - - - - - - -	14:310$955

A despêsa acumulada atingiu a 50:202$375.

2 — *Oficinas de Carpintaria e Ferraria da* 1.ª *Residência.*

Foram construidas as Oficinas para a 1.ª Residência, pois o antigo galpão dessas Oficinas foi utilizado para a instalação do Almoxarifado em Barra Mansa. As despêsas realizadas foram as seguintes:

pessoal - - - - - - - - - - -	8:253$400
material - - - - - - - - - - -	4:326$379
TOTAL - - - - - - - -	12:579$779

A despêsa acumulada atingiu a 14:509$821.

3 — *Grupo de casas para a* 3.ª *turma de conserva, no Km.* 12+100.

De acôrdo com o tipo aprovado pela Inspetoria Federal das Estradas, foi iniciada a construção de um grupo de casas de turma, no Km. 12 + 100.

As despêsas realizadas foram as seguintes:

pessoal - - - - - - - - - - -	14:724$200
diversas - - - - - - - - - - -	357$600
material - - - - - - - - - - -	3:648$614
TOTAL - - - - - - - -	18:730$414

4 — *Muro de vedamento do páteo da* 1.ª *Residência.*

Para guarda dos materiais depositados no páteo, a 1.ª Residência providenciou a construção de um muro, em

alvenaria de tijolos, tendo sido as despêsas, em 1940, com essa obra:

pessoal - - - - - - - - - - - -	3:990$800
material - - - - - - - - - - -	589$677
TOTAL - - - - - - - -	4:580$477

5 — *Construção da estação de Silviano Brandão, na Linha de Soledade a Barra do Piraí.*

Pela 6.ª Residência foram recebidos alguns materiais para a construção da Estação de Silviano Brandão. Os trabalhos não foram iniciados, pois as turmas de artífices foram aproveitadas na construção de obras darte, de carater mais urgente.

6 — *Casa do Agente da Estação de Caxambú.*

A construção do prédio ficou terminada em Novembro, faltando apenas a construção do muro de vedamento. A casa foi construida segundo o tipo adotado. As despêsas foram:

pessoal - - - - - - - - - - - -	17:528$600
material - - - - - - - - - - -	17:616$961
TOTAL - - - - - - - -	35.145$561

A despêsa acumulada atingiu a 45:976$328.

7 — *Posto de Desinfecção de Carros, em Cruzeiro.*

A construção dêsse Posto foi aprovada por Decreto Federal, em 18-7-1935, e está sendo realizada conjuntamente com o Ministério da Agricultura e Estrada de Ferro Central do Brasil.

Em 1940 a despêsa atingiu a 17:895$740 com materiais; a despêsa acumulada atingiu a 64:126$492. As obras continuam em andamento, tendo ficado concluidos a casa de máquinas e o reservatório de concreto armado, com a capacidade de 50.000 litros.

8 — *Aumento da plataforma e reparos na Estação de S. Lourenço.*

A plataforma foi aumentada, numa extensão de cêrca de 20 metros, do lado de Soledade. Despesa:

pessoal - - - - - - - - - - - -	2:638$900
material - - - - - - - - - - - -	4:800$097
TOTAL - - - - - - - - - - - -	7:438$997

9 — *Construção da Estação de Aureliano Mourão.*

Ficou concluido o edifício da nova Estação de Aureliano Mourão, de acôrdo com o projeto aprovado em 1935. As despêsas, em 1940, importaram em:

pessoal - - - - - - - - - - - -	21:173$600
material - - - - - - - - - - - -	25:929$228
TOTAL - - - - - - - - -	47:102$828

A despêsa acumulada atingiu a 481:075$005.

10 — *Depósito de locomotivas em Divinópolis*

Em Julho tiveram início as obras do novo Depósito de locomotivas, em Divinópolis.

O projeto foi aprovado pelo Decreto n. 6.582, de 9-12-1939. Em 1940 as despêsas foram as seguintes:

pessoal - - - - - - - - - -	33:080$932
material - - - - - - - - -	13:370$097
Total - - - - - - - - -	46:451$029

11 — *Fechamento do páteo do Almoxarifado de Divinópolis*

Foi construido em Divinópolis, um muro, em alvenaria de tijolos, para fechamento do páteo do Almoxarifado. Essa obra foi aprovada pelo Decreto n. 6.873, tendo ficado concluida em Julho. Despêsas realizadas:

pessoal - - - - - - - - - -	9.560$224
material - - - - - - - - - -	1:203$412
TOTAL - - - - - - - -	10.763$636

12 — *Parada no Km.* 1.023+516 *da Linha de Azurita a Barra do Funchal*

Ficou concluida a Parada no Km. 1023+516 metros, segundo o tipo adotado. A despêsa não correu por conta do Fundo de Melhoramentos.

13 — *Lage em concreto armado, no Escritório Central em Belo Horizonte.*

Como se encontrasse em mau estado o assoalho em frisos de madeira do "hall" da entrada do Escritório Central em Belo Horizonte, foi o mesmo substituido por uma lage em concreto armado, revestida com ladrilhos hexagonais, em duas côres, da Cerâmica S. Caetano, com

rodapés tambem de ladrilhos cerâmicos. Esse serviço, realizado em Outubro, importou em cêrca de 8:500$000.

B) — CONSTRUÇÃO DE DESVIOS

1 — No Km. 181 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba, bitola de 0,76, foi construido um desvio vivo, particular, para a "Mineração Geral do Brasil Ltda.". O desvio ficou concluido em Fevereiro, com o comprimento total de 167,00ms. Foram empregados nessa construção os trilhos do desvio do Km. 186,00, que não estava sendo utilizado.

2 — Para a exploração da Pedreira do Km 17 do Ramal de Machado, destinada ao serviço do empedramento da Linha de Cruzeiro a Tuiutí, foi construido um desvio morto, com cêrca de 800 metros de extensão, tendo sido aí instalado um Posto Telegrafico.

C) — LASTRAMENTO DAS LINHAS COM PEDRA BRITADA E CASCALHO

As pedreiras de Itumirim (Km. 363), de Industrias (Km. 542), Tigre (Km.682), Pratinha (Km.737), da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo; as pedreiras dos Kms. 920, 961 e 1021 da Linha de S. Pedro a Uberaba; a pedreira de Santo Antônio do Monte (Km.683), da Linha de Garças a Belo Horizonte; a pedreira de Marilândia (Km. 324) da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba; de Soledade (Km. 1) da Linha de Soledade a Sapucaí; a pedreira de Pacau (Km. 170) da Linha de Soledade a Barra do Piraí; e as cascalheiras da Linha de Uberaba e do Ramal de Pitanguí, produziram, para o empedramento das linhas, 79.230,900 ms3.

A pedreira do Km. 54 da Linha de Angra dos Reis forneceu 4.491 ms3 de pedra britada para a reforma do lastramento do trecho entre as estações de Alto da Serra e Angra dos Reis.

O custo médio da pedra britada e do cascalho empregados importou em 12$471.

A despêsa total com o serviço do empedramento novo das linhas, exclusive o transporte da pedra britada e do cascalho, importou, em 1940, em 1.271:933$166, sendo:

pessoal (para o emprego da pedra britada e do cascalho) - - - - - - - -	310:290$630
material (inclusive a despêsa de pessoal com a produção industrial)	899:727$250
despêsas diversas - - - - - - - - - - - -	61:915$286
Total - - - - - - - - - - - - - -	1.271:933$166

Não estão acima computadas as despêsas com a reforma de lastramento.

O custo médio do emprêgo da brita, por metro linear, importou em 3$817.

A extensão total de linha lastrada com pedra britada e cascalho atingiu a 81.277 metros lineares.

O custo médio do empedramento, por metro linear, ficou em 15$649, exclusive a despêsa de transportes e outras, tais como a instalação de serviços, transporte de pessoal e ferramentas, etc.

O volume médio empregado, por metro linear, foi 0m3, 887.

E' o seguinte o quadro comparativo do empedramento no último quatriênio:

Anos	Extensão do lastramento	Custo total do lastramento	Custo do m. l.
1937 - - -	84.321 ms. ls.	1.510:525$957	17$915
1938 - - -	93.968 ms. ls.	1.498:399$675	15$944
1939 - - -	95.627 ms. ls.	1.363:332$186	14$256
1940 - - -	81.277 ms. ls.	1.271:933$166	15$649

A diminuição do lastramento novo em relação à ex-

tensão registada em 1939 foi motivada pelo aproveitamento do pessoal no serviço de reforma do lastramento da Linha de Angra dos Reis, entre essa estação e a de Alto da Serra, conforme registo feito em outra parte dêste Relatório; e tambem por ter cessado o lastramento da Linha de Sapucaí.

As turmas que se encontravam na Linha Sapucaí (8.ª Residência) foram transferidas para a 10.ª Residência e empregadas na instalação da Pedreira do Km 17 do Ramal de Machado.

Foi a seguinte, por linhas, a extensão do lastramento com pedra britada e cascalho, em 1940:

Linha de Soledade a Barra do Piraí	21.675 ms. ls.
Linha de A. dos Reis a M. Carmelo	16.695 ms. ls.
Linha de S. Pedro a Uberaba - - - -	11.293 ms. ls.
Ramal de Lavras - - - - - - - - - - - - -	11.175 ms. ls.
Linha de Sitio a B. do Paraopeba - - -	7.479 ms. ls.
Linha de Garças a Belo Horizonte - -	7.250 ms. ls.
Linha de Cruzeiro a Tuiutí - - - - -	5.710 ms. ls.
Total - - - - - - - - - - - - - - -	81.277 ms. ls.

Dou, a seguir, a relação das Residências em que foram realizados os trabalhos de empedramento das linhas, pela ordem da intensidade dos serviços:

6.ª Residencia (Linha de Soledade a Barra do Piraí) - - - - - - - - - - -	15,700 Kms.
16.ª Residência (Linha de S. Pedro a Uberaba - - - - - - - - - - - - - - -	11,293 Kms.
9.ª Residencia (Ramal de Lavras) - -	11,175 Kms.
4.ª Residência (Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo) - - - - - -	9,100 Kms.
3.ª Residência (Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo) - - - - - -	7,595 Kms.

12.ª	Residência (Linha de Sítio a Barra do Paraopeba) - - - - - - - - -	7,479 Kms.
14.ª	Residência (Linha de Garças a Belo Horizonte) - - - - - - - - - - -	7,250 Kms.
7.ª	Residência (Linha de Soledade a Barra do Piraí) - - - - - - - - - -	5,975 Kms.
10.ª	Residência (Linha de Cruzeiro a Tuiutí) - - - - - - - - - - - - - - - - -	5,710 Kms.
	Total - - - - - - - - - - - - - - - -	81,277 Kms.

Considerando-se o custo do metro linear de empedramento, as Residências classificam-se:

16.ª	Residência (1) - - - - - - - - - -	3$549
12.ª	Residência (2) - - - - - - - - - -	13$510
14.ª	Residência - - - - - - - - - - - - -	14$452
9.ª	Residência - - - - - - - - - - - - -	15$039
7.ª	Residência - - - - - - - - - - - - -	16$880
6.ª	Residência - - - - - - - - - - - - -	17$381
4.ª	Residência - - - - - - - - - - - - -	18$719
10.ª	Residência - - - - - - - - - - - - -	21$980
3.ª	Residência - - - - - - - - - - - - -	24$800

O fato mais importante a ser registado em 1940, no que concerne ao empedramento das linhas, foi a instalação da pedreira do Km. 17 do Ramal de Machado, que esteve a cargo do Sr. Eng.º José de Albuquerque Figueiredo; todo o aparelhamento que se encontrava no Km. 71 da Linha de Soledade a Sapucaí foi transferido para a 10.ª Residência, afim de ser feito o lastramento da Linha de Cruzeiro a Tuiutí.

---

(1) — *Preço médio de lastramento com cascalho e pedra britada.*

(2) — *Bitola de* 0,76. *Preço médio de lastramento com cascalho e pedra britada.*

A pedreira do Km. 17 do Ramal de Machado foi arrendada, mediante contrato, pelo praso de dez anos, que é suficiente para a conclusão dos serviços. A Linha de Cruzeiro a Tuiutí reclamava urgentemente êsse melhoramento, já pelo aumento da sua intensidade de tráfego, já por se tratar de um trecho sujeito a inundações, em alguns pontos, achando-se os trilhos em más condições, entre as estações de Fama e Tuiutí. A instalação ficou concluida em Maio, tendo tido início o lastramento em Junho a partir do Km. 311, em direção a Tuiutí.

O quadro n.º LE-2 contém todos os detalhes relativos ao serviço de empedramento das linhas, inclusive a indicação das posições quilométricas exatas, por linhas e Residências, dos trechos lastrados.

D) — FECHAMENTO DAS LINHAS POR MEIO DE CÊRCAS.

1 — *Construção de cêrcas novas.*

Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo - -	15.950
Linha de Sítio a Barra do Paraopeba - - - - - -	7.800
Ramal de Uberaba - - - - - - - - - - - - - - - - -	5.700
Ramal de Paraisópolis - - - - - - - - - - - - - -	1.300
TOTAL -	30.750

Posição das cêrcas construídas

Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo:

10.710 ms. nos Kms. 40 a 45 — 97 e 98;
5.040 ms. nos Kms. 130 — 165 — 166 — 182 e 202;
200 ms. no Km. 660.

Linha de Sítio a Barra do Paraopeba:

7.800 ms. ns Kms. 410 — 411 — 412 — 413 — 414 — 439.

Ramal de Uberaba:

5.700 ms. ns Kms. 861 — 862 — 863 e 864.

Ramal de Paraisópolis:

1.300 ms. nos Kms. 24 e 25.

2 — *Reconstrução de cêrcas.*

Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo -	30.790
Linha de Cruzeiro a Tuiutí - - - - - - - - - - - -	21.580
Linha de Sítio a Barra do Paraopeba - - - - - -	20.860
Ramal de Barra do Piraí - - - - - - - - - - - - - -	15.480
Ramal de Paracatú - - - - - - - - - - - - -	100
Ramal de Uberaba - - - - - - - - - - - - - - -	280
Ramal de Sapucaí - - - - - - - - - - - - -	4.920
Ramal de Paraisópolis - - - - - - - - - - - -	500
Ramal de Delfim Moreira - - - - - - - - - -	520
Ramal de Belo Horizonte - - - - - - - - - -	3.520
TOTAL - - - - - - - - - - - - - - - - - -	98.550

Posição das cêrcas reconstruídas.

Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo:

2.750 ms. ns. Kms. 58 — 59 — 60 e 61;
1.900 ms. nos Kms. 67 — 68 e 69;
3.800 ms. ns. Kms. 82 — 83 — 84 e 85;
930 ms. nos Kms. 109 e 110;
200 ms. no Km. 112;
680 ms. ns. Kms. 121 e 122;
200 ms. no páteo de Jussaral;

1.600 ms. nos Kms. 130 e 131;
130 ms. no Km. 132;
620 ms. no Depósito de Barra Mansa;
900 ms. no Km. 137;
340 ms. no Km. 181;
200 ms. no Km. 185;
600 ms. no Km. 203;
400 ms. no Km. 214;
2.900 ms. nos Kms. 230 — 231 e 232;
500 ms. no Km. 276;
900 ms. no Km. 278;
500 ms. no Km. 402;
600 ms. no Km. 421;
900 ms. nos Kms. 424 e 425;
400 ms. no Km. 463;
250 ms. no Km. 250;
1.200 ms. nos Kms. 478 e 479;
450 ms. nos Kms. 503 e 504;
1.380 ms. nos Kms. 508 — 509 e 510;
480 ms. no Km. 517;
500 ms. no Km. 522;
590 ms. nos Kms. 525 e 526;
340 ms. no Km. 527;
150 ms. no Km. 541;
100 ms. no Km. 545;
3.400 ms. nos Kms. 566 — 567 e 568.

Linha de Cruzeiro a Tuiutí:

6.030 ms. nos Kms. 6 — 10 — 19 — 30 — 62 — 63 — 64 — 65 — 79 — 87;

8.300 ms. nos Kms. 120 — 140 — 141 — 146 — 149 — 153 — 161 — 176;

7.250 ms. nos Kms. 206 — 229 — 230 — 241 — 247 — 249 — 251 — 252 e 253.

Linha de Sítio a Barra do Paraopeba:

14.000 ms. nos Kms. 6 — 17 — 23 — 42 — 48 — 53 — 58 — 59 — 62 — 80 — 93 — 94 — 95 — 96 — 97 — 99 — 101 — 113 — 121 — 219;

1.600 ms. nos Kms. 240 e 298;

5.260 ms. nos Kms. 410 — 411 — 412 — 413 - 414 — 439 e 442.

Ramal de Barra Piraí:

7.570 ms. nos Kms. 14 — 16 — 23 — 37 — 39 — 65 — 67 — 68 — 69 e 70;

7.910 ms. nos Kms. 109 — 110 — 121 — 122 — 123 — 126 — 142 — 143 — 146 — 154 e 175.

Ramal de Paracatú:

100 ms. no Km. 850.

Ramal de Uberaba:

280 ms. no Km. 856.

Ramal de Sapucaí:

2.960 ms. nos Kms. 3 — 5 — 9 e 54;
1.960 ms. nos Kms. 83 — 87 — 132 e 237.

Ramal de Paraisópolis:

500 ms nos Kms. 6 e 9.

Ramal de Delfim Moreira:

520 ms. no Km. 13.

Ramal de Belo Horizonte:

3.520 ms. nos Kms. 762 — 766 — 777 — 806 — 807 — 850 — 851 e 871.

E) — CONSTRUÇÃO DE OBRAS DARTE — BOEIROS, PONTILHÕES, PONTES, MUROS DE ARRIMO, REFÔRÇO DE PONTES, ETC.

I — *Construção de boeiros.*

As principais obras dêsse tipo foram construidas na 4.ª Residência, para proteção do trecho da Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo, na Serra do Urubú; e foram as seguintes:

1 — Boeiro simples capeado, de 1,0×1,0 e de uma valeta em alvenaria de pedra, no Km. 700+262 (Linha Angra — M. Carmelo).

Essa obra foi construida segundo o projeto aprovado, e importou em 20:788$110; foi iniciada em Março, tendo ficado concluida em Julho.

Despesas:	pessoal - - - - - - -	12:108$000
	material- - - - - -	8:680$110
	TOTAL - - - - -	20:788$110

2 — Boeiro simples capeado, de 1,0×1,0, e valeta em alvenaria de pedra, no Km. 699+330 (Linha de Angra dos Reis — M. Carmelo).

Essa obra foi aprovada pelo Aviso 2.900, de 24-9-940; foi iniciada em Julho e ficou concluida em Setembro:

Despesas:	pessoal - - - - - - -	4:500$800
	material - - - - - - -	5:330$200
	TOTAL - - - - -	9:831$000

3 — Boeiro simples capeado, de 1,0×1,0, e valeta em alvenaria de pedra, no Km. 698+752 (Linha de Angra dos Reis — M. Carmelo).

Pelo Decreto n. 6.325, de 23-9-940 foi aprovada a construção dêsse boeiro; os serviços tiveram início em Agôsto e ficaram concluidos em Outubro.

Despesas:	pessoal - - - - - - -	9:318$400
	material - - - - - - -	4:886$190
	TOTAL - - - - - -	14:204$590

4 — Boeiro simples capeado, de 1,0×1,0, e valeta em alvenaria de pedra, no Km. 700+387 (Linha de Angra dos Reis — M. Carmelo).

Aprovada a construção pelo Aviso n. 3.371, de 12-11-940; foi iniciada em Outubro e concluida em Novembro.

Despesas:	pessoal - - - - - - -	7:864$800
	material - - - - - -	6:053$630
	TOTAL - - - - -	13:918$430

5 — Boeiro simples capeado, de 1,20+1,20 e muro de arrímo, no Km. 739+794 (Linha de Angra dos Reis — M. Carmelo).

Essa obra foi construida segundo o projeto aprovado; foi iniciada em 1939, porém, ficou concluida em Janeiro de 1940. As despesas realizadas em 1940 foram:

pessoal - - - - - - -	5:124$800
material - - - - - - -	5:325$000
TOTAL - - - - - - - -	10:449$800

A despesa total (inclusive a realizada em 1939) elevou-se a 12:425$600.

Todas as obras acima mencionadas, constuidas na Serra do Urubú, foram projetadas pela Ajudância Técnica e a execução esteve a cargo do Sr. Eng.º Pio Porto de Menezes, da 4.ª Residência, que as realizou com toda a regularidade, segundo o programa de obras para 1940, previamente estabelecido.

Além dessas obras, foram construidas mais as seguintes:

6 — Conclusão da construção do boeiro do Km. 272+997 da Linha de Soledade a Barra do Piraí, que importou em 4:224$400.

7 — Boeiro em alvenaria de pedra, no páteo da Estação de Caxambú.

8 — Construção de um boeiro aberto, no Km. 13+098 da Linha de Cruzeiro a Tuiutí; despesa realizada 537$225.

9 — Tiveram prosseguimento as obras do boeiro em degraus, no Km. 13+200, da Linha de Cruzeiro a Tuiutí.

10 — Em Janeiro foram realizados os trabalhos de acabamento da construção do boeiro capeado, do Km. 320+380 da Linha de Cruzeiro a Tuiutí: essa obra importou em 10:439$350.

11 — Em Abril ficaram concluidos os serviços, iniciados em 1939, da valeta, em alvenaria de pedra, do Km. 676+018 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

As erosões existentes nas proximidades de Santo Antônio do Monte ameaçavam a segurança das linhas; foi, então, iniciada, em Julho de 1939, a construção dessa obra. O projeto foi aprovado pelo Decreto n. 4.875, de 11-11-1939, com o orçamento de 43:009$00.

Trata-se de uma valeta, em alvenaria de pe-

dra, tendo a extremidade em degraus e com a extensão total de 123ms.,60 e com secções de 1,0×1,0 e de 1,20×1,20 e destinada a conduzir até o leito do córrego as águas das enxurradas procedentes da parte a montante das linhas, e que ocasionavam as erosões.

Em 1940 as despesas foram as seguintes:

pessoal - - - - - - - - - -	14:877$128
material - - - - - - - - - -	5:820$998
TOTAL - - - - - - - - -	20:698$126

A despesa acumulada elevou-se a 48:735$178.

Construção de boeiros de manilhas de 0,30:

Em 1940 foram construidos, na Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo, boeiros de manilhas de 0,30, para defesa da linha, segundo o tipo aprovado pelo Aviso n. 3.588, de Dezembro de 1940.

Boeiros de manilhas de 0,30 — Linha de Angra dos Reis — M. Carmelo:

	DESPESAS		
Posição Quilométrica	*Pessoal*	*Material*	TOTAL
Km. 11+168 (simples) - -	145$600	100$800	246$400
Km. 126+092 (duplo) - - -	145$600	151$640	297$240
Km. 126+680 (duplo) - - -	134$400	139$440	273$840
Km. 467+720 (simples) - -	190$800	91$752	282$552
Km. 467+860 (simples) - -	203$200	91$752	294$952
Km. 477+106 (simples) - -	169$800	90$380	260$180
Km. 477+430 (simples) - -	169$800	90$297	260$097
Km. 488+802 (simples) - -	190$800	89$618	280$418
Km. 519+750 (simples) - -	168$600	90$103	258$703
Km. 523+375 (simples) - -	190$800	103$920	294$720

II — CONSTRUÇÃO DE MUROS DE ARRIMO

1 — De acôrdo com o projeto aprovado pela Inspetoria Federal das Estradas, foi construido um muro de arrimo no Km. 34+378 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo. Os serviços da construção dêsse muro estiveram a cargo do Sr. Eng.º Rainulfo Schetino, da 1.ª Residência, e tendo sido iniciados em Junho, ficaram inteiramente concluidos em Agôsto. As despesas importaram em 20:184$173, sendo 15:882$800 em pessoal e 4:301$373 em material. A construção dêsse muro eliminou um ponto fraco dêsse trecho de nossas linhas, e onde se verificaram anteriormente, diversas interrupções, na ocasião das chuvas.

2 — No Km. 739+794 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo, além de um boeiro, conforme acima já foi registado, foi construido um muro de arrimo, segundo o projeto aprovado.

3 — No Km. 702+260 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo, na 4.ª Residência, foram realizados serviços, em Dezembro, que importaram em 1:964$800, com a construção de um muro de arrimo.

4 — No Km. 703+870 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo, na 4.ª Residência, foi construido em Dezembro, um muro de arrimo, que importou em . . . 1:592$200.

5 — No Km. 23 do Ramal de Delfim Moreira foram iniciadas, em Junho, as obras da construção de um muro de arrimo. Em 1940, as despesas com êsse muro importaram em 4:427$855, sendo 2:805$600 com pessoal e 1:622$255 com materiais.

6 — No Km. 267 da Linha Sapucaí foi construido um

muro de arrimo, na bôca de jusante do boeiro aí existente e que importou em 497$981.

III — PONTES

1 — Alargamento da ponte e elevação do contraventamento superior da Ponte do Km. 52 (Ponte Francisco Sá) da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo.

Os serviços de alargamento e de elevação do contraventamento foram realizados sem interrupção da circulação dos trens. As obras estiveram a cargo da Turma de Pontes, sob a fiscalização da Ajudância Administrativa e da 1.ª Residência. A ponte foi alargada de 1 (um) metro e a elevação do contraventamento teve lugar para permitir a instalação da linha de contacto, para a eletrificação do trecho de Angra dos Reis a Barra Mansa.

Os serviços foram realizados em Maio e importaram em 16:729$673, sendo que em 1940 foram as despesas de:

pessoal - - - - - - - -	8:058$800
material - - - - - - -	2:860$135

O restante refere-se ao preparo de algumas peças, feito em 1938.

2 — Elevação do contraventamento superior da Ponte do Km. 59 (Ponte Nilo Peçanha), da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo.

Esses serviços foram realizados em Junho, tambem sem interrupção de tráfego, e para permitir a instalação da linha de contacto, na eletrificação do trecho de Angra dos Reis a Barra Mansa.

Ponte metalica sobre o rio Pirai, na cidade de Barra do Pirai, cuja reconstrução foi feita pela Rêde

A despesa total atingiu a 11:764$045, tendo sido, em 1940, de:

pessoal - - - - - - - -	4:738$800
material - - - - - - -	1:055$090

A despesa restante refere-se ao preparo de algumas peças, feito em 1938.

3 — Construção da ponte do Km. 244+235 da Linha de Barra do Piraí.

Essa obra foi projetada em substituição à provisória feita quando a antiga ponte foi carregada pelas enchentes no princípio do ano de 1939. A nova ponte construida é de concreto ciclópico, nos encontros, sendo as vigas de concreto armado, com o vão de cêrca de 10 (dez) metros. O projeto foi aprovado pelo Decreto n. 6.183 de 28-8-940.

Até 31 de Dezembro os serviços estavam quase concluidos, dependendo a ultimação dos mesmos da instalação das vigas de concreto armado, e importaram até aquela data em 47:391$580.

IV — PONTILHÕES

1 — No Km. 113+886 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo foi construido um pontilhão, de acôrdo com o projeto aprovado pelo Decreto 6.583, de 9-12-40. Iniciadas as obras em 9 de Setembro, ficaram concluidas em Novembro, e importaram em . . . . 23:664$827, sendo:

pessoal - - - - - - - -	16:997$400
material- - - - - - -	6:667$427

Esse pontilhão foi construido em substituição à obra provisória feita em 1938, quando ficou des-

moronado, devido às grandes chuvas, o antigo pontilhão.

2 — No Km. 114+091 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo foi construido um pontilhão, de acôrdo com o projeto aprovado. As obras iniciadas em 10-1-940, ficaram concluidas em Novembro e importaram em 34:569$820, sendo:

pessoal - - - - - -	23:778$000
material - - - - - -	10:791$820

O orçamento aprovado para êste pontilhão e para o pontilhão do Km. 113+886 importou em 65:794$700 e as despesas atingiram a 58:234$647.

3 — Em Junho foi registada a despesa de 1:759$888, em serviços de acabamento do pontilhão do Km. 734+802 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo; essa importância, adicionada à anterior, perfaz o total de 39:832$684 para o custo da obra.

4 — Foi iniciada a construção de um pontilhão no Km. 263+952 da Linha de Soledade a Sapucaí, com cêrca de 8 metros de vão. A construção dêsse pontilhão teve lugar conforme o projeto aprovado pelo Decreto n. 6.546, de 23-11-940, com o orçamento de . . . 28:428$900. Em 1940 ficaram concluidos os encontros e as despesas registadas atingiram a . . . 6:393$000, sendo 6:194$600 com pessoal. As obras estão tendo prosseguimento.

F) — SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS.

Em 1939 a Estrada de Ferro Central do Brasil providenciou a restituição à R. M. V. de 50 (cincoenta) quilômetros de trilhos novos do tipo 32,240 p. m. c.; e, tendo sido reiniciada a substituição em Glicério, isto é, no Km. 121+322, a 31-12-1939 a ponta dos trilhos novos,

do tipo 32Kgs.,240, encontrava-se no Km. 126+609 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo, tendo sido a substituição anterior (feita em 1934) iniciada em Barra Mansa.

Em 8-7-1940 ficou concluida a troca dos trilhos de 30Kgs.,833 por trilhos novos, do tipo 32,240 p. m. c.; foram colocados 2.621 trilhos novos, ou sejam 33.303 metros lineares, entre o Km. 126+609 metros e o Km. 143+260 metros.

Conforme o programa estabelecido, os trilhos antigos do tipo 30Kgs.,833 que sobraram dessa substituição foram remetidos para a Construção de Patrocínio a Ouvidor. Ainda em 1940 teve início o emprêgo dos trilhos antigos do tipo 30Kgs.833 que se encontravam em melhor estado (retirados do trecho entre o Km. 121+322 e Km. 143+260) e foram, em 1940, empregados no trecho entre o Km. 146+000 e o Km. 153+000, 881 trilhos em bom estado, ou sejam 8.700 metros lineares.

As despesas realizadas com a substituição de trilhos na 1.ª Residência, e que deverão ser levadas à Conta do Fundo de Melhoramentos, são as seguintes:

a) com o emprêgo de trilhos novos, do tipo 32Kgs.,240:

	DESPESAS		
MÊS	*Pessoal*	*Material*	TOTAL
Janeiro - - - - -	5:344$400	692$544	6:036$944
Fevereiro - - -	4:900$000	1:207$194	6:107$194
Março - - - - - -	4:368$000	49$960	4:417$960
Abril - - - - - -	2:711$600	—	2:711$600
Maio - - - - - -	2:716$000	44$940	2:760$940
A transportar -	20:040$000	1:994$638	22:034$638

Transporte - -	20:040$000	1:994$638	22:034$638
Junho - - - - - -	2:600$000	10$400	2:610$400
Julho - - - - -	579$200	1$030	580$230
TOTAL (1) -	23:219$200	2:006$068	25:225$268

A substituição dos trilhos novos importou, pois, em $757 por metro linear.

Quanto às despesas com a substituição dos trilhos de 30,833 por outros do mesmo tipo, porém em melhor estado, foram:

MÊS	DESPESAS		
	Pessoal	*Material*	TOTAL
Agôsto - - - - - -	1:947$200	—	1:947$200
Setembro - - - - -	2:076$000	14$617	2:090$617
Outubro - - - - - -	2:174$400	74$424	2:248$824
Novembro - - - - -	1:869$600	42$840	1:912$440
Dezembro - - - -	2:176$400	—	2:176$400
TOTAL (2) -	10:243$600	131$881	10:375$481

O custo dessa substituição importou em 1$179 por metro linear.

Na 12.ª Residência, além da substituição de trilhos do tipo 17,500 p. m. c. por outros do mesmo tipo, retirados da linha telegráfica e em melhor estado, foram feitas mais as seguintes substituições, resultantes da retirada de trilhos do tipo 25,000 Kgs. p. m. c. do Ramal

(1) — *Não estão incluidos os preços dos trilhos e accessórios que foram pagos por conta de Capital*).

(2) — *Não estão incluidos os preços dos trilhos e accessórios.*

de Cláudio, para emprêgo na Linha de Sítio a Barra do Paraopeba, de maior intensidade de tráfego:

em Julho:

No Km. 288 da Linha de Sítio a B. do Paraopeba foram empregados 17 trilhos do tipo 25 Kgs. por m. c. e retirados 18 trilhos do tipo 17,500 p. m. c. para emprêgo no Ramal de Cláudio; a substituição foi em cêrca de 170 metros lineares;

em Setembro:

No Km. 300 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba foram empregados 6 trilhos do tipo 22,000 p. m. c. e retirados 7 trilhos do tipo 17Kgs.,500 p. m. c. Substituição em cêrca de 60 metros lineares;

em Outubro:

No Km. 287 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba foram colocados 9 trilhos, do tipo 25 Kgs. p. m. c., tambem retirados do Ramal de Cláudio.

No Km. 289 foram colocados 6 trilhos, do tipo 25 Kgs. p. m. c., da mesma procedência; extensão da substituição: 150 metros lineares;

em Novembro:

No Km. 239 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba foram colocados 28 trilhos do tipo 25 Kgs. p. m. c. trocados no Ramal de Cláudio; extensão: 280 metros lineares;

em Dezembro:

No Km. 341 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba foram colocados 50 trilhos do tipo 25 Kgs. p. m. c., retirados do Ramal de Cláudio, onde foram substituidos por trilhos de 17,500 Kgs.; extensão da substituição — 500 metros lineares.

Em resumo:

Na Linha de Sítio a Barra do Paraopeba, que apresenta maior intensidade de tráfego, foram substituidos

os trilhos do tipo 17,500 Kgs. p. m. c. por trilhos de 25 Kgs. p. m. c., numa extensão de 1.160 metros lineares.

Como é do conhecimento dessa Diretoria, a substituição de trilhos em diversos trechos das linhas da Rêde Mineira de Viação continua constituindo um dos maiores senão o maior dos serviços de aparelhamento reclamados pela Estrada, para que possa a mesma cumprir suas finalidades e atender ao constante aumento da intensidade de seu tráfego. Êste Departamento já teve oportunidade de organizar um programa para êsse aparelhamento.

G) — SERVIÇOS DIVERSOS, A' CONTA DO FUNDO DE MELHORAMENTOS.

1 — *Reforma do empedramento entre as estações de Alto da Serra e Angra dos Reis, e trabalhos completos de revisão da linha.*

Tiveram prosseguimento os iniciados em 1938, da revisão da linha entre Alto da Serra e Angra dos Reis.

Todo o antigo lastro tem sido extraído, e tem sido feita a colocação de novo lastro de pedra britada, com as dimensões usuais, ao mesmo tempo que se procede à revisão da pregação, aproximação dos dormentes para o emprêgo de 1.860 dormentes por quilômetro, construção de banquetas, etc. A revisão foi iniciada em 1938 na estação de Alto da Serra e em 1939 teve lugar numa extensão de 5.500 metros lineares, nos Kms. 37, 36, 35, 28, 27 e 26.

Em Novembro de 1940 foi iniciada a instalação de um britador, na Pedreira do Km. 55, para ser intensificado êsse serviço, tendo sido efetuada a despesa de 3:420$000 com o pessoal empregado na instalação dêsse britador.

A revisão da linha foi realizada nos seguintes trechos:

Do Km.	0+740	ao Km.	1+130 —	390 metros
Do Km.	2+850	ao Km.	2+910 —	60 metros
Do Km.	3+000	ao Km.	3+150 —	150 metros
Do Km.	3+740	ao Km.	4+150 —	410 metros
Do Km.	5+800	ao Km.	5+900 —	100 metros
Do Km.	6+000	ao Km.	6+050 —	50 metros
Do Km.	7+880	ao Km.	8+100 —	220 metros
Do Km.	9+325	ao Km.	9+650 —	325 metros
Do Km.	9+995	ao Km.	10+000 —	5 metros
Do Km.	10+000	ao Km.	10+750 —	750 metros
Do Km.	10+750	ao Km.	10+800 —	50 metros
Do Km.	10+800	ao Km.	10+870 —	70 metros
Do Km.	10+900	ao Km.	11+000 —	100 metros
Do Km.	11+100	ao Km.	11+200 —	100 metros
Do Km.	11+200	ao Km.	11+330 —	130 metros
Do Km.	11+350	ao Km.	11+550 —	200 metros
Do Km.	11+600	ao Km.	11+800 —	200 metros
Do Km.	12+000	ao Km.	13+660 —	1.660 metros
Do Km.	17+350	ao Km.	17+400 —	50 metros
Do Km.	19+600	ao Km.	20+130 —	530 metros
Do Km.	20+650	ao Km.	20+800 —	150 metros
Do Km.	21+550	ao Km.	21+600 —	50 metros
Do Km.	22+150	ao Km.	22+180 —	30 metros
Do Km.	23+310	ao Km.	23+700 —	390 metros
Do Km.	23+750	ao Km.	24+150 —	400 metros
Do Km.	24+150	ao Km.	24+250 —	100 metros
Do Km.	24+250	ao Km.	24+350 —	100 metros
Do Km.	24+350	ao Km.	24+560 —	210 metros
Do Km.	24+560	ao Km.	24+900 —	340 metros
Do Km.	24+950	ao Km.	26+000 —	1.050 metros
Do Km.	26+000	ao Km.	26+080 —	80 metros

Do Km. 26+080 ao Km. 26+170	—	90 metros
Do Km. 26+170 ao Km. 26+400	—	230 metros
Do Km. 26+400 ao Km. 26+420	—	20 metros
Do Km. 26+620 ao Km. 26+730	—	110 metros
Do Km. 26+800 ao Km. 26+900	—	100 metros
Do Km. 27+350 ao Km. 37+260	—	9.910 metros

A revisão da linha foi, portanto, realizada numa extensão de 18.370 metros lineares. Até 31 de Dezembro de 1940 a revisão da linha entre Alto da Serra e Angra dos Reis tinha sido feita na seguinte extensão:

1938 - - - - - - - -	1.407 metros lineares
1939 - - - - - - - -	5.500 metros lineares
1940 - - - - - - - -	18.370 metros lineares
TOTAL - - - -	25.277

Está, pois, faltando a reforma numa extensão de 11.983 metros para a conclusão dêsse serviço no trecho mencionado. E' interessante registar aqui as despesas realizadas com essa reforma de empedramento, e que foram as seguintes:

Pessoal - - - - - - - -	75:917$200
Material - - - - - - - -	84:822$818
TOTAL - - - - - - -	160:740$018

Não estão incluidas nas importâncias acima indicadas as que são relativas ao transporte da pedra britada, instalações de serviços, etc.

Exclusive as despesas de transporte, a reforma em aprêço custou cêrca de 8$750 por metro linear de serviço concluido, com um emprêgo de 0m3.,245 de pedra britada por metro linear de revisão. Na linha de Angra dos

Reis a Monte Carmelo houve ainda reforma do lastramento, numa extensão de 1.350 metros lineares e com o emprêgo de um volume de 1.250 m3., nos Kms. 717 — 700 e 699.

2 — *Reforma de empedramento, em outras linhas e ramais.*

Na Linha de Cruzeiro a Tuiutí o lastramento feito há mais de dez anos foi reformado nos seguintes trechos:

	Metros lineares
Do Km. 107,500 ao Km. 107,590 - - -	90
Do Km. 107,590 ao Km. 107,860 - - -	270
Do Km. 107,860 ao Km. 107,920 - - -	60
Do Km. 107,920 ao Km. 108,000 - - -	80
Do Km. 108,470 ao Km. 108,560 - -	90
Do Km. 108,560 ao Km. 108,710 - - -	150
Do Km. 109,000 ao Km. 109,110 - - -	110
Do Km. 109,110 ao Km. 109,170 - - -	60
Do Km. 109,170 ao Km. 109,250 - - -	80
Do Km. 109,745 ao Km. 109,825 - - -	80
Do Km. 109,825 ao Km. 109,860 - - -	35
No Km. 151 - - - - - - - - - - - - -	220
No Km. 153 - - - - - - - - - - - - -	75
No Km. 156 - - - - - - - - - - - - -	170
No Km. 157 - - - - - - - - - - - - -	60
TOTAL - - - - - - - - - - - - -	1.630

No Ramal de Campanha, a reforma teve lugar nos Kms. 1 — 3 — 4 — 14 — 16 — 18 — 22 — 30 — 42 — 61 — 67 — 85, numa extensão de cerca de 700

metros; no Ramal de Lavras, nos Kms. 53 — 70 — 71 — 72, em extensão de cêrca de 250 metros.

Foi empregado o volume de 1.416m3. de pedra britada nessa reforma de empedramento na 9.ª Residência.

Na Linha de Cruzeiro a Tuiutí houve tambem reforma de lastramento, numa extensão de 1.808 metros lineares, e com o emprêgo de 312 metros cúbicos de pedra britada, nos Kms. 12 — 13 — 33 — 50 — 52 — 64 — 65 — 80.

Na Linha de Soledade a Barra do Piraí houve reforma numa extensão de 820 metros lineares nos Kms. 5 — 19 — 26 — 54 — 68 e na Linha Sapucaí, numa extensão de 250 metros, no Km. 48, com o emprêgo, ao todo, de 545 metros cúbicos de pedra britada.

No Ramal de Uberaba houve reforma do lastramento numa extensão de 4.280 metros lineares, nos Kms. 788 — 789 — 791 — 792 — 828 — 829 — 836 — 837 — 849 — 850 — 851 — 871 — 881 — 888 — 907 — 908 — 909 — 913 — 914 — 918 — 1.002 — 1.004 — 1.009 — 1.013 — 1.018 — 1.019 e 1.022.

3 — *Construção das linhas do novo páteo de Caxambú.*

Foram lançadas, tendo sido lastradas com pedra britada, as novas linhas do páteo da Estação de Caxambú, segundo o projeto da Ajudância Técnica.

4 — Ficou instalada em Janeiro a linha de adução da caixa metálica, com a capacidade para 30.000 litros, que havia sido colocada em 1939 no páteo da Estação de Azurita. A despesa registada em 1940 atingiu a 18:581$175, sendo:

18:161$399	— material
419$776	— pessoal
18:581$175	

18:581$175

5 — De acôrdo com o tipo adotado, foi construido, em Dôres do Indaiá, um embarcadouro para suínos.

6 — *Instalação de uma caixa dágua, metálica, no páteo do Escritório da 1.ª Residência, em Barra Mansa.*

O abastecimento é feito por elevação mecânica, tendo sido instalada uma bomba elétrica.

7 — Ficou concluida a variante do Km. 172 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba, com a terminação do aterro, instalação e lastramento da via permanente.

8 — A balança para pesar carros, no páteo de Campolide, cuja instalação havia sido iniciada em 1939, ficou terminada.

II — SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA E AUXILIOS A OUTROS DEPARTAMENTOS

A) — *Conservação extraordinária de edifícios, páteos de estações, etc.*

Os principais serviços realizados foram os seguintes, sendo alguns em auxílio ao Departamento de Transportes:

1 — Reparação da Estação de Getulândia.
2 — Limpeza geral do Escritório da 1.ª Residência.
3 — Reparação da Estação de Jussaral.
4 — Reparação da Estação de Rio Claro.
5 — Reparação da Estação de Capivarí.

6 — Reparação de valas das Oficinas de Locomotivas Eletricas, em Barra Mansa.

7 — Construção de uma base, em alvenaria, para instalação de uma balança no Armazem Regional de Barra Mansa.

8 — Transferência dos ranchos da Turma do Km. 734 para o Km. 689.

9 — Reparação da Estação de Santa Izabel.

10 — Reparação da Estação de Pacáu.

11 — A Estação de S. Lourenço foi inteiramente reparada.

12 — Reparação das casas da 202.ª Turma (Ramal de Paraisópolis).

13 — Auxílio ao Departamento de Transportes na adaptação do edifício das Oficinas de Bom Despacho, para o 4.º Destacamento.

14 — Reparos e limpeza na Estação de Santo Antônio do Monte, inclusive na casa do Agente.

15 — Levantamento da plataforma, reparações e limpeza da Estação de Carlos Prates.

16 — Serviços de conservação dos edifícios dos Escritórios em Belo Horizonte.

B) — *Auxílios a outros Departamentos*

Entre os principais serviços de auxílio ao Departamento de Transportes, poderão ser anotados os seguintes:

1 — Trabalhos de reparação de ferramentas, confecção de novas ferramentas, etc., nas Oficinas de Ferraria das Residências: 1.ª, 3.ª, 6.ª 8.ª, 11.ª, 14.ª, 15.ª e 16.ª.

2 — Trabalhos de carpintaria, em confecção de mesas e caixões de trolies, cabos de ferramentas, reparações de trolies, reparação e confecção de esquadrias

de portas e janelas, etc., nas Oficinas de Carpintaria das Residências 1.ª, 2.ª, 3.ª, 6.ª, 8.ª, 11.ª.

3 — Empregados do Departamento da Linha em substituição a empregados do Departamento de Transportes, em serviços de Conservação Ordinária das linhas, em todas as Residências.

4 — Vigilância das casas da Estrada, no Môrro dos Inglêses, em Cruzeiro.

5 — Auxílio ao Departamento de Transportes em serviços de Conservação ordinária das linhas na 16.ª, 15.ª, 14.ª, 13.ª, 12.ª, 11.ª, 10.ª, 9.ª, 8.ª, 7.ª, 4.ª, 3.ª, 2.ª e 1.ª Residências.

6 — Ronda à provisória do Km. 895 da Linha de Uberaba.

7 — Limpeza dos grupos de casas da 431.ª Turma e 433.ª Turma da Linha Azurita-Barra do Funchal.

8 — Reparações e limpeza da casa do Mestre de Linha da 46.ª Secção.

9 — Ronda ao páteo e oficinas da 15.ª Residência.

10 — Limpeza da casa do guarda-chaves de Dôres do Indaiá.

11 — Conservação de caixas dágua na 15.ª Residência.

12 — Reparação da casa de telegrafista, em Divinópolis, e Agente de Cardosos.

13 — Reparação de casas das 214.ª, 341.ª, 347.ª, 348.ª, 350.ª, 356.ª Turmas.

14 — Auxílio ao Departamento de Transportes na reconstrução de linhas telegráficas, na 13.ª Residência.

15 — Auxílio ao Departamento da Locomoção, na montagem de batelões em Barra do Paraopeba e de

pessoal na construção do novo galpão das Oficinas de Lavras.

16 — Pintura da ponte sôbre os Rios Piraí e Paraíba, na 6.ª Residência.

17 — Limpeza nas casas das Turmas 5.ª, 6.ª e 7.ª.

18 — Reparações de valas do 1.º Depósito.

19 — Carga e descarga de carvão, na Estação de Angra dos Reis.

C) — *Conservação extraordinária das linhas e de obras darte — Serviços diversos.*

1 — Devido às copiosas chuvas do fim de 1939, o aterro do Km. 232 da Linha de Soledade a Sapucaí, no dia 29 de Dezembro, rodou em grande extensão. Em janeiro de 1940 foram iniciados e concluidos pela 8.ª Residência, com turmas dêste Departamento, os trabalhos da construção de uma variante, para permitir o restabelecimento do tráfego nesse trecho. A variante ficou com a extensão de cêrca de 300 metros. As despêsas importaram em 31:278$806.

2 — Em fins de Dezembro de 1940, ruiu o pontilhão do Km. 424 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo. Foi providenciada a construção de uma obra provisória, em madeira, que ficou concluida no dia 3 de Janeiro de 1941.

3 — A Linha de Sítio a Barra do Paraopeba sofreu os efeitos de inundações verificadas em Dezembro, nos Kms. 41, 48, 49, 50, 51, 53, 58, 61, 64, 77, 78, 80, 83, 84, 87.

4 — Em Janeiro de 1940 correram os aterros dos Kms. 699, 700 e 701, entre Tigre e Uruburetama; pelas turmas dos Departamentos da Linha e de Trans-

portes foi providenciado o imediato restabelecimento da linha, tendo sido, durante o ano, construidas as obras necessárias para a proteção da linha nesses pontos.

5 — Entre os Kms. 249 e 268 da Linha de Soledade a Sapucaí, em Fevereiro, houve interrupção da linha, entre os dias 9 e 14 de Fevereiro, devido fortíssimas chuvas que produziram queda de barreiras e inundação no Km. 267; o boeiro aberto do Km. 267, que ficou danificado, foi reparado durante o ano de 1940, tendo sido levantado o muro de arrimo da bôca de jusante dêsse boeiro. Na Linha de Soledade a Sapucaí caíram barreiras tambem nos Kms. 67, 64, 94, 90 e 206 e no Ramal de Delfim Moreira, nos Kms. 19, 21, 22 e 25.

6 — As turmas do Departamento da Linha providenciaram a remoção de barreiras que caíram no Km. 472 e em outros pontos da Serra de Candeias, em Dezembro, na Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo.

7 — Devido às grandes chuvas do príncipio do ano, o pontilhão do Km. 730, próximo às chaves da estação de Itamaratí, no dia 24 de Janeiro, ficou com o encontro do lado de Pratinha inteiramente suspenso, tendo sido carregada pelas águas a sua fundação. Pelas turmas do Departamento da Linha foi providenciada a reparação urgente, para o restabelecimento da linha. Foi reconstruida a fundação, tendo sido feito um enrocamento de pedras arrumadas, para proteção dessa obra.

8 — Foram reparados e capeados com dormentes metálicos velhos os boeiros abertos dos quilometros 125+050; 125+150; 125+210 — na Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo, na 1.ª Residência.

9 — Reconstrução do boeiro do Km. 8+900, na 1.ª Residência, do Km. 489+050 (3.ª Residência) na Linha de Angra dos Reis-Monte Carmelo.

10 — Instalação de protetores de agulhas, nas chaves de Falcão.

11 — Enrocamento para proteção dos encontros do pontilhão do Km. 317+270 (2.ª Residência); da ponte sôbre o Rio Jacaré (3.ª Residência), no Km. 442+850; do aterro do Km. 747+000; do pontilhão do Km. 701+000 da Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo; bem como outros para proteção do aterro dos Kms. 59, 62 e 82 da Linha Cruzeiro-Tuiutí.

12 — Calçamento, em alvenaria de pedra sêca, a montante e a jusante do boeiro do Km. 734 (4.ª Residência).

13 — Reparação do boeiro dos Kms. 197+130; 203+940; 206+940, da Linha de Soledade a Barra do Piraí.

14 — Reconstrução dos boeiros simples capeados dos Kms. 21+900 e 20+100 da Linha de Barra do Piraí.

15 — Reparação dos boeiros dos Kms. 82+340, da Linha Sapucaí e 24+800 e 16 do Ramal de Delfim Moreira.

16 — Reparação do mata-burro do Km. 83+800 da Linha Sapucaí.

17 — Alargamento e rampamento de cortes em trechos da Linha de Cruzeiro a Tuiutí, na 9.ª Residência.

18 — Para saneamento das imediações da Estação de Barra do Paraopeba, foram realizados, por uma Turma Extraordinária dêste Departamento, diversos serviços, tais como roçada de uma grande área, entre os Kms. 595 e 602, abertura de esgôtos, etc.

19 — Foi inteiramente reconstruida a valeta em alvenaria de pedra, ao longo das linhas no Km. 898,

entre as estações de Carlos Prates e Belo Horizonte, tendo sido feita com êsse serviço a despesa de 6:079$074.

20 — Entre as estações de Melo Viana e Barra do Funchal foram executados serviços de rampamento dos cortes e abertura de valêtas.

21 — O antigo prédio que servia de moradia do Eng.º da 1.ª Residência e Agente de Barra Mansa foi demolido, em Agosto, pois ameaçava ruir; os serviços de demolição importaram em 4:088$027.

22 — Foram realizadas reparações na obra provisória do Km. 212+744 da Linha de Barra do Piraí.

23 — Em Março ficou concluida a reparação iniciada em Fevereiro pela Turma de Pontes, da Ponte metalica do Km. 47 da Linha de Cruzeiro a Tuiutí; essa reparação importou no total de 12:824$674.

24 — Pela Turma de Pontes foram desmontados galpões de 60,0 x 10,0, para aproveitamento dos materiais na construção do novo Depósito de Divinópolis.

25 — A ponte do Km. 625 da Linha de Garças a Belo Horizonte foi aumentada, na parte do apoio que anteriormente se verificava apenas na extensão de 0,20.

26 — O girador de Itaúna foi reparado pela Turma de Pontes.

27 — A Turma de Pontes prestou auxílio ao Departamento da Locomoção, na reparação, em Ribeirão Vermelho, dos batelões da Navegação do Rio Grande.

III — SERVIÇOS A' CONTA DE CAPITAL

A) — CONSTRUÇAO DE PATROCINIO A OUVIDOR.

1 — *Administração*

Os serviços estiveram a cargo do Eng.º Misael Bueno

da Fonseca que, desde 1938, se encontra na Chefia dessa Construção.

A administração geral manteve os trabalhos em ordem, desdobrados em fiscalização, orientação técnica, escrituração, projetos e orçamentos, e demais serviços de escritório.

A despêsa com a administração expressa-se pela importancia de 120:202$778, exclusive a despêsa relativa ao pessoal da Chefia do Departamento e Ajudância Técnica.

No Escritório de Monte Carmelo foram organizados 60 projetos e orçamentos, no valôr de 756:449$100, e feitos, entre outros, os seguintes serviços de expediente:

Processos entrados e informados	114
Oficios expedidos	354
Telegramas expedidos	160
Balancetes organizados	4
Faturas de materiais processadas	75
Faturas de materiais empregados extraídas	95

2 — *Pessoal*

Em Janeiro de 1940 o número de serventuarios da Construção era de 207, passando a 197 no fim do ano, com a seguinte distribuição:

Escritório em Monte Carmelo, inclusive Chefia e um contínuo	5
Ponte sôbre o Rio Paranaíba (fiscalização)	3
Escritório do Departamento da Linha, em Belo Horizonte	5
Diversos serviços da Construção	184
	197

De acôrdo com as leis em vigôr, todos os empregados da Construção gozaram as férias relativas ao ano de 1939,

Escritorio da 5.ª Residencia, em Monte Carmelo

segundo a escala organizada; a despêsa total com a concessão de férias elevou-se a 19:201$400, com um total de 2.255 dias; a despêsa com a concessão de folgas atingiu a 90:185$700; com a concessão de licenças remuneradas dispendeu-se a importância de 3:277$800.

3 — *Materiais*

O *stock* de materiais em 31-12-1940 era representado pela importância de 341:280$957, conforme se verifica do anexo ao balancête de Dezembro, remetido à Contabilidade.

4 — *Estudos e locação*

Foi feita a locação, com nivelamento e secções transversais, da estaca 8.380 à 9.120, numa extensão de 14.800 metros. A despêsa apurada elevou-se a 2:485$000.

5 — *Instalação de acampamentos*

A despêsa total, referente ao exercício de 1940, elevou-se a 7:661$696, com os serviços de instalação de acampamentos, realizados no trecho do Estado de Goiás.

6 — *Terraplenagem*

Os serviços de terraplenagem são representados pelas excavações de cortes, no trecho construido pela antiga Cia. E. F. Goiás, entre as estacas 8.195+10 a 8.640 e de 8.806+14 a 9.115, e no trecho entre as estacas 8.640 a 8.806+14, sendo êste último trecho correspondente à "Variante do Km. 1.074". Foi logo reconhecida a superioridade do traçado dessa variante, entre as estacas 8.640 e 8.806+14 — 8.933+4,60, sôbre o defeituoso traçado da antiga Cia. Estrada de Ferro Goiás.

A linha estudada pela Goiás, a partir da estaca 8.640 desenvolve-se pelo lado direito do espigão, em curvas sucessivas e pesadas rampas, até a estaca 8.830, atingindo

a cota 802,712. A variante, lançada pelo lado esquerdo do espigão, atravessou o seu ponto alto na estaca 8.725, na cota 777,100. O encurtamento de 2.530,60 não foi o ponto único da preferência da variante; militaram a favor dessa linha as demais condições técnicas favoraveis.

A construção dessa variante foi aprovada pelo Decreto n. 6.913, de 1.º de Março de 1941, e os principais serviços realizados foram:

— Variante entre as estacas 8640 e 8806+14.

Trabalhos preparatórios:

Roçado em capoeira, metro quadrado - - - -	8.600,00
Roçado em capoeirão, metro quadrado - - -	19.900,00
Destocamento, metro quadrado - - - - - - -	800,00

Terraplenagem:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - - -	5.397,532
Excavação em moledo, metro cúbico - - - -	5.978,710
Excavação em pedra solta, metro cúbico - -	1.723,218
Excavação em rocha branda, metro cúbico	340,000
Transporte médio a 118 metros, metro cúbico - - - - - - - - - - - - - - - - - -	12.036,160
Valêtas (excavação em terra, m. linear) -	1.993,000

Trecho entre 8.195+10 a 8.640 e de 8.806+14 a 9.115:

Trabalhos preparatórios:

Roçado em capoeira, metro quadrado - - -	83.840,00
Roçado em capoeirão, metro quadrado - -	23.960,00
Destocamento, metro quadrado - - - - - -	4.708,00

Terraplenagem:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - -	6.876,142
Excavação em moledo, metro cúbico - - -	7.218,376
Excavação em pedra solta, metro cúbico	2.892,182
Excavação em rocha branda, metro cúbico	415,222
Transporte médio a 155 metros, metro cúbico - - - - - - - - - - - - - - - - - -	6.113,392

Valêtas:

Excavação em terra, metro linear - - - -	9.462,000
Excavação em moledo, metro linear - - -	1.569,000
Excavação em pedra solta, metro linear -	175,000

A despêsa com os trabalhos de terraplenagem acima descritos elevou-se a 135:456$430, sendo que as dotações de orçamento, para os referidos trabalhos, são de ..... 135:599$400.

Os trabalhos da variante (terraplenagem) ficaram quase concluidos em 1940.

Os resultados obtidos com as despêsas feitas com êsse serviço foram satisfatórios, não só pelo fato de ter sido o orçamento da Variante organizado com a Tabela de Preços, que não atende atualmente aos preços dos materiais e aos da mão de obra, como tambem por terem sido os trabalhos de terraplenagem realizados em perfil de reduzido volume, para uma extensão relativamente grande, obrigando, assim, a um contínuo deslocamento de turmas.

7 — *Conservação ordinária da via permanente*

Retardado o prosseguimento do assentamento de trilhos, além da ponte sôbre o Rio Paranaíba, forçoso se tornou o serviço de conservação ordinária da via permanente, no trecho de Monte Carmelo até a ponte citada.

A quéda de barreiras e o arreamento de barreiras, no periodo das chuvas, obrigaram o deslocamento das turmas do trabalho de conserva propriamente dita para o de desobstrução do leito.

Foram substituidos 6.827 dormentes no trecho entre os Kms. 995 e 1035.

A despêsa com a conservação ordinária da via permanente elevou-se a 109:506$411, sendo de 1:766$232 a média do quilômetro conservado.

8 — *Assentamento da via permanente*

A ponta dos trilhos continúa estacionada no quilômetro 1055+900, na ponte sôbre o Rio Paranaíba, aguardando o avançamento a conclusão da construção dessa obra.

Foi registada a despêsa de 5:156$764, relativa a 9 aparelhos de mudança de via, que foram instalados nos exercícios anteriores, sendo 2 em S. Felix, 3 no triângulo do Km. 1034, 2 em Grupiára e 2 em Douradoquára.

9 — *Obras d'arte*

a) — Boeiros abertos

1 — Ficou concluido um boeiro aberto, no Km. 1052+071, tendo sido registada uma despêsa de 1.176$180 contra o orçamento de 1:261$500

Trabalhos realizados:

Alvenaria 3 b. de lajões, com arg. n. 6, metro cúbico - - - - - - - - - - - - - - - - - -	4,124
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. quad.	12,14

2 — No Km. 1054+069 foi iniciado e ficou concluido um boeiro aberto, com a despêsa de 746$420 para o orçamento de 907$900.

Foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - -	10,647
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	4,914
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	2,916
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	7,89

3 — No Km. 1054+673, foi construido um boeiro aberto, com a despêsa de 720$400, para o orçamento de 907$900, tendo sido feitos os seguintes serviços:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - -	10,647
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	4,914
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	2,916
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	7,89

4 — No Km. 1055+206, ficou concluido um boeiro aberto. Despêsa 1:125$410, para o orçamento de .... 1:223$200. Trabalhos executados:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - -	15,005
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	6,669
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	3,866
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	10,74

5 — Boeiro aberto, no Km. 1055+106. Despêsa: ..... 683$400; orçamento, 1:252$600. Trabalhos realizados:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - - -	15,005
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	6,669
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	4,164
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	11,30

6 — Boeiro aberto no Km. 1045+261. Despêsa: ..... 776$420; orçamento: 1:238$500. Serviços:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - - -	6,318
Excavação em pedra solta, metro cúbico - - - -	6,318
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	6,318
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	4,158
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	10,36

7 — Boeiro aberto no Km. 1044+996. Despêsa ..... 893$910; orçamento, 1:236$100. Serviços realizados:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - - -	14,450
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	6,669
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	4,204
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	12,56

8 — Boeiro aberto, no Km. 1046+037,5. Despêsa — 691$410; orçamento — 1:238$500. Trabalhos realizados:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - -	6,318
Excavação em pedra solta, metro cúbico - - -	6,318
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	6,318

Alvenaria 3b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 4,158
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - 10,36

9 — Boeiro aberto, no Km. 1048+103. Despêsa — 700$900; orçamento — 1:136$200. Foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em pedra solta, metro cúbico - - - - 12,636
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 6,318
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 3,161
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - 9,04

10 — Boeiro aberto no Km. 1045+753. Despêsa — 508$720; orçamento — 640$500. Serviços:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - - - 7,290
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n 6, m. c. 4,050
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 1,664
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - 4,16

11 — Boeiro aberto no Km. 1047+4,10. Despêsa — 510$920; orçamento — 1:207$700. Foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - - 12,636
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 6,318
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 4,068
Rejuntamento n. 2, com arg n. 4, m. q. - - 10,86

12 — Boeiro aberto no Km. 1044+629. Despêsa — 621$320; orçamento — 1:238$500. Serviços:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - - - 6,318
Excavação em pedra solta, metro cúbico - - - 6,318
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 6,318
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 4,152
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - - 10,36

13 — Boeiro aberto, Km. 993+335. Despêsa, 484$375; orçamento 685$600. Foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - - - 8,910

Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 5,198
Concreto n. 4 (1 x 3 x 5) metro cúbico - - - 1,554

14 — Boeiro aberto, Km. 1045+058. Despêsa, 999$000; orçamento 1:238$500. Foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - - 6,318
Excavação em pedra solta, metro cúbico - - - 6,318
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 6,318
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 4,152
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - 10,36

b) — Boeiros simples capeados

1 — B.S.C. de 0,60 x 0,90 na estaca 8709. A despêsa apurada elevou-se a 1:825$360, sendo o orçamento de 2:407$400. Nessa obra, que está situada na Variante do Km. 1074, foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - - - 16,615
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 19,344
Alvenaria n. 5, ordinária, sem arg., m. c. 11.016
Alvenaria 3 g, de lajões, sem arg. m. c. - - - 2,880
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 0,324
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - 10,06

2 — B.S.C. de 0,50 x 0,70 na estaca 8728. O orçamento aprovado é de 1:300$700, tendo a despêsa se elevado a 1:307$350. Nessa obra que está situada no trecho da Variante, foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - - - 9,592
Alvenaria 4 b, ordinária, sem arg., m. c. - - 10,325
Alvenaria n. 5, ordinária, sem arg., m. c. 4,970
Alvenaria 3 g, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 0,270
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - - 7,44

3 — B.S.C. de 0,50 x 0,70. Estaca 8659. Despêsa — 1:518$910; orçamento — 1:200$500. Nessa obra,

que está situada no trecho da Variante, foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - - -	8,814
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	9,602
Alvenaria n. 5, ordinária, sem arg., m. c. - -	4,375
Alvenaria 3 g, de lajões, sem arg., m. c. - -	1,525
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	0,270
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	7,44

4 — B.S.C. de 0,60 x 0,90, na estaca 8687. Despêsa 2:872$460. Orçamento, 1:995$700. Nessa obra, que está situada no trecho da Variante, foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - - -	13,200
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	15,504
Alvenaria n. 5, ordinária, sem arg., m. c.	9,936
Alvenaria 3 g, de lajões, sem arg., m. c. - -	2,580
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg., m. c. - -	0,270
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - -	10,06

5 — B. S. C. de 0,80 x 1,20, na estaca 8765+10. A despêsa apurada elevou-se a 5:834$370, sendo que o orçamento é de 4:847$700. A má natureza do terreno obrigou o escoramento da fundação, sendo necessario o emprêgo de bomba para o esgotamento. Trabalhos realizados:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - - -	89,910
Esgotamento 1m,10 abaixo do nível dágua, metro cúbico - - - - - - - - - - - - - - - -	53,328
Alvenaria n. 5, ordinária, sem arg., m. c. - -	49,944
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg., m. c. - -	33,138
Alvenaria 3 g, de lajões, sem arg. m. c. - -	5,292
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	0,396
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	14,49
Escoramento de madeira roliça e pranchões, metro quadrado - - - - - - - - - - - - - -	60,60

c) — Reparações de boeiros construidos pela antiga Cia. E. F. Goiás

Foram reparados os boeiros situados nas estacas 9054+ 14 — 8990 — 8964+3,50 — 8917 e 8913+19, construidos pela antiga Cia. E. F. Goiás, durante a construção. A despêsa elevou-se a 615$300, para um orçamento de 1:320$100.

d) Pontilhão sôbre o Córrego da Lagôa

O pontilhão sôbre o Córrego da Lagôa fica situado no Km. 1076; é uma obra com 7,00 de vão livre e com 8,30 de altura, entre o "grade" e o nível d'água. Em Dezembro a obra em apreço já estava em fase de acabamento. O 1.º encontro ficou respaldado na cota 729,000 ("grade") ficando sua conclusão dependendo do coroamento. O 2.º encontro atingiu a cota 728,050, faltando 0,95 para o respaldo no "grade". Os muros de arrimo, nos dois encontros, ficaram concluidos.

Foram realizados os seguintes trabalhos:

Pontilhão:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - -	130,204
Excavação em pedra solta, metro cúbico - -	129,389
Esgotamento 2,00 abaixo do nível d'água, metro cúbico - - - - - - - - - - - - - - - -	152,730
Levantamento vertical além de 1m,5 dos materiais excavados, metro cúbico - - - -	116,280
Concreto n. 4 (1 x 3 x 5), sapata, m. c. - -	22,815
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	267,688
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	266,263
Enchimento de vãos com pedra miúda n. 1 metro cúbico - - - - - - - - - - - - - -	91,087
Concreto n. 3 (1x2x4), soleiras, m. c. - - -	2,077

Muros de arrimo:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - -	111,440

Esgotamento 0,80 abaixo do nível d'água, metro cúbico - - - - - - - - - - - - - - - - - 52,080
Alvenaria n. 5, ordinária, sem arg., m. c. - - 267,534

A despêsa apurada elevou-se a 125:771$698, sendo o orçamento aprovado de 110:291$400. A necessidade de se dar maior profundidade à fundação prevista trouxe um regular acréscimo nos trabalhos de alvenaria.

e) — Passagens de nível em estradas públicas e para comunicação livre entre pastagens

Foram construidas as seguintes passagens de nível:

1 — No Km. 1049+219.

Despêsa 2:644$890. Orçamento 2:297$000.

2 — No Km. 1050+332.

Despêsa 1:834$830. Orçamento 2:011$100.

Trabalhos realizados:

Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 7,428
Concreto n. 4 (1x3x5), m. c. - - - - - - - - - - 0,108
Rejuntamento n. 2 com arg. n. 4, m. q. 20,40
Trilho usado, tipo 22,340, para vigas, quilo 536,180

3 — No Km. 1018+600.

Despêsa — 1:417$275. Orçamento — 1:537$100.

Foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - - 60,500
Alvenaria ordinária, com arg. n. 7, m. c. - - 6,300
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 7,213
Concreto n.º 4 (1x3x5) m. c. - - - - - - - - - - - 0,108
Rejuntamento n. 2 com arg. n. 4, m. q. - - 17,71
Trilho tipo 22,340 para vigas, quilo - - - - - 536,160

4 — No Km. 996+950.

Iniciada em Dezembro, não ficou concluida essa passagem de nível.

Despêsa apurada 924$923. Trabalhos realizados:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - - 30,576

Alvenaria ordinária, com arg. n.º 7, m. c. - -	6,300
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	3,607

f) — Ponte sôbre o Rio Paranaíba

Os principais serviços executados na construção da Ponte sôbre o Rio Paranaíba, durante o ano de 1940, foram os que abaixo passamos a descrever; êsses trabalhos estiveram sob a eficiente fiscalização do Eng.º Francisco Sanches.

Encontro de Minas — Ficou concluida a concretagem da estrutura da parte vasada, a qual será envolvida pelo aterro de acesso à ponte.

Pilar de Minas — Êste pilar teve, no princípio do exercício de 1940, sua concretagem interrompida na cota 559ms., 860, por diversos motivos; reiniciados e intensificados os serviços da construção dêsse pilar a partir de fins de Outubro, ficou concluida no dia 4 de Novembro.

Pilar central — Somente depois da baixa do rio, o que se verificou em Junho, puderam ser reiniciados os trabalhos dêste pilar. Providenciado o alargamento da fundação e cravados trinta e dois ferros de ancoragem de diâmetro de 5/8", a concretagem do pilar foi concluida.

Encontro de Goiás — Com exceção do massiço do corte, que teve preparadas as cavas para fundação, êste encontro teve sua concretagem terminada. O serviço foi executado de acôrdo com a modificação introduzida no projeto pelo próprio autor, em virtude de ter sido verificado, posteriormente à organização do projeto, que o sentido da rocha da fundação é descendente.

Provisória de Minas — Foram iniciados os serviços da treliça em "cantilever", com a montagem das fôrmas, colocação das ferragens e concretagem de todas as peças dos seis primeiros lances, respectivamente, dos lados dos pilares de Minas e central.

Provisória de Goiás — Com a conclusão do pilar central, poude tambem ser concluida a concretagem dessa provisória, serviço êste que esteve paralizado durante alguns mêses.

Montantes — Foram preparadas e colocadas as fôrmas dos montantes M 25 a M 29 sôbre o encontro de Goiás e as dos montantes M 19 a M 21 sôbre o arco de Goiás.

Arco de Goiás — Teve concluidas as respectivas fôrmas.

Estrado — No lado de Minas, sôbre a parte vasada do encontro, foram preparadas as fôrmas das longarinas, transversinas e lages do estrado no trecho compreendido entre os montantes M 1 e M 2.

Ocorrência — O volume dágua do rio, já bastante aumentado com a cheia verificada no dia 21 de Dezembro de 1939, continuou crescendo, desde o mês de Janeiro, em virtude das contínuas e pesadas chuvas; no dia 15 de Março o nível das águas atingiu o máximo na cota 560 ms.,250, isto é, 0m,15 apenas abaixo da cheia máxima prevista no projeto e que está indicada na cota 560ms.,400. A cheia atingiu uma altura de 0m,85 acima da face inferior da primeira viga da provisoria de Goiás, e como tivesse carregado grande quantidade de coivaras, delas fazendo parte enormes troncos de árvores (foi observado o arrastamento de uma tora com 16 ms,90 de comprimento e diâmetro de 0m,51), a provisória de Goiás sofreu violentos choques, deles resultando um desvio dos tubulões T-5 e T-6 e das vigas correspondentes V-1 *a* e *b*. No mês de Julho, foram os tubulões e a parte da provisória desviada repostos nas suas posições e reconstruidas aquelas vigas. Como a enchente tivesse levado o caminho de serviço construido do lado de Goiás e utilizado por meio de uma

ponte pensil, foi instalado nas margens do rio um cabo aéreo para a passagem de material e de pessoal.

10 — *Edifícios*

a) — Estação de Grupiára

Ficou concluida a construção da Estação de Grupiára. A despêsa apurada em 1940 atingiu a 10:160$865, elevando-se a despêsa total a 56:249$762, sendo o orçamento de 54:942$800.

Foram realizados os seguintes trabalhos:

Alvenaria 7 c., de tijolo comum, com arg. n. 12, metro cúbico	4,880
Embôço com arg. n. 12 e rebôco com arg. n. 9, metro quadrado	49,80
Concreto n. 5, com 0,12 de espessura, revestido com chapa de arg. n. 4, m. q.	187,00
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q.	100,03
Tubo de ferro galv. de 1 1/2", para caixa de descarga, quilo	1,70
Chuveiro de cobre assente	1
Caixa de descarga assente	1
Tubo de ferro galv. de 1", quilo	108

b) — Casa de Mestre de Linha em Grupiára

A despêsa em 1940 elevou-se a 4:693$010, importando em 41:333$306 a despêsa total apurada. O orçamento inicialmente era de 41:154$100, tendo sido posteriormente apresentado um orçamento suplementar de 3:342$000, em vista da natureza do terreno ter obrigado um grande aumento nas fundações.

Foram realizados os trabalhos de instalações de água e sanitária.

c) — Casa de guarda-chaves em Grupiára.

Em 1940 foi registada a despêsa de 3:732$042, sendo de 18:618$003 a despesa total.

Ficaram concluidos os serviços de instalações dágua e sanitária.

d) — Grupos de casas de turma nos quilômetros 1036, 1048 e 1054.

Ficaram concluidos.

No grupo de casas do Km. 1048 foi apurada, em 1940, a despêsa de 18:904$646 de materiais empregados durante o exercício anterior; a despêsa total elevou-se a 40:904$240 para o orçamento de 50:644$500.

No grupo de casas do Km. 1054 foi apurada, em 1940, a despêsa de 23:146$402, sendo de 41:818$992 a despêsa total, para um orçamento de 50:644$500. A despêsa de 23:146$402 é, principalmente, de materiais empregados no exercício anterior.

Em 1940 foi realizado o seguinte trabalho:

Chapa n.º 4 de arg. n. 4, metro quadrado - - - 45,94

A despêsa total do grupo de casas do Km. 1036 atingiu a 36:861$836.

e) — Oficinas para ferraria e carpintaria da 5.ª Residência (Monte Carmelo).

Foi iniciado e concluido em 1940 o edifício, em Monte Carmelo, para oficinas da 5.ª Residência.

A despêsa apurada elevou-se a 15:881$806, para um orçamento de 16:709$100.

f) — Escritório da 5.ª Residência, em Monte Carmelo.

Foi iniciado e concluido, no exercício de 1940, o edifício destinado ao Escritório da 5.ª Residência, em Monte Carmelo. A despêsa apurada com a construção dêsse edifício elevou-se a 18:929$695, tendo sido de 19:035$900 o orçamento.

g) — Grupo de casas de turma no Km. 1076.

O acabamento definitivo do grupo em apreço ficou

dependendo apenas de pintura, caiação e assentamento de vidros, tendo sido feitos todos os demais trabalhos.

A despêsa apurada elevou-se a 25:856$096, sendo o orçamento de 50:644$500; a Construção tem ainda a escriturar cêrca de 12:000$000 de materiais empregados.

h) — Grupo de casas de turma do Km. 1070.

Em 31-12-1940 os edifícios do grupo do Km. 1070 estavam com as paredes respaldadas, achando-se pronto o engradamento de madeira para ser iniciada a cobertura.

A despêsa apurada elevou-se a 16:302$468, sendo o orçamento de 50:644$500.

i) — Grupo de casas de turma do Km. 1063.

O grupo do Km. 1063 foi apenas iniciado, em 1940, tendo sido feita a despêsa de 3:628$071. O orçamento eleva-se a 50:644$500.

j) — Serviços diversos em edifícios já concluidos.

Foram realizados trabalhos de instalação dágua no edifício da Estação de S. Felix; para a conclusão falta apenas a instalação de uma bomba para captação da água da cisterna existente.

Foi registada a despêsa de 525$455 com materiais e nos trabalhos citados.

Com a construção da casa do Mestre de Linha de Monte Carmelo foi registada mais a despesa de 871$406 com materiais empregados em exercício anterior; a despêsa elevou-se a 38:893$832 para o orçamento de ..... 45:375$000.

Na casa do guarda-chaves, em S. Felix, foram realizados trabalhos de instalação de cisterna que importaram em 996$822, incluidas despêsas de materiais empregados em exercícios anteriores; a despêsa elevou-se a 8:673$360 para o orçamento de 9:945$000.

Na Estação de Douradoquára foram realizados ser-

viços de instalação dágua, que importaram em 845$300, ficando a despêsa total elevada para 54:942$800, sendo o orçamento de 50:644$500.

l) — Construção da Parada da "Chapada".

A Parada da "Chapada" destina-se a servir o povoado do mesmo nome, de onde dista cêrca de quatro quilômetros, estando situada em zona agrícola.

Fica situada entre as estações de S. Felix e Douradoquára, no Km. 1018+466.

A despêsa apurada ficou em 1:115$688 para um orçamento de 1:606$300, sendo a Parada constituida de uma pequena plataforma com uma coberta tendo 34 metros quadrados.

11 — *Caixas dágua*

a) — No exercício de 1940 foi concluida a instalação da caixa dágua do Km. 1029, tendo sido realizados os seguintes trabalhos:

Canalização de manilhas de barro com 0,07 de diâmetro interno, metro linear - - - - - 240,00

Canalização com tubo de f. g. de 2", m. l. - - - 4,00

A despesa total atingiu a 6:614$351, sendo o orçamento de 7:113$500.

b) — Ficou concluida a instalação da caixa do quilômetro 1049+192.

Foram realizados trabalhos de canalização com tubos de f. g. de 2", numa extensão de 240,00. A despêsa elevou-se a 14:172$293, sendo o orçamento de 12:639$800. O excesso sôbre o orçamento é justificado pela insuficiência da dotação orçamentária, motivada pelos preços da Tabela, que não correspondem aos preços atuais dos materiais de canalização e outros.

12 — *Linha telegráfica*

Em 1940 foi apurada a despêsa de 8.121$650 na construção de linhas telegráficas, elevando-se, assim, o total para 141:791$418.

Do Km. 1055+900, onde se achava em 1939, a linha telegráfica foi estendida até o Km. 1073+200, com o emprêgo, porém, de postes provisórios. Para ser tornado definitivo o trabalho realizado vão ser instalados postes de madeira com dimensões apropriadas. O serviço foi realizado provisoriamente, afim de possibilitar o assentamento de telefone no acampamento do Km. 1073, para facilidade das comunicações.

A distância para atingir Ouvidor e estabelecer a ligação de fios é de 7.500 metros; já está contratado o fornecimento dos postes para o estabelecimento dessa ligação.

13 — *Cercamento das linhas*

Foram construidas, durante o ano de 1940, 8.381 metros lineares de cêrca de arame farpado, para o fechamento das linhas, registando-se a despêsa de 15:391$015.

14 — *Auxílio ao Departamento de Transportes*

Materiais fornecidos à 5.ª Residência - - - -	412$020
Pessoal (marcação e carregamento de dormentes) - - - - - - - - - - - - - - - - - -	8:064$900
Total - - - - - - - - - - - - - - - - - -	8:476$920

15 — *Automoveis da Construção*

Com a manutenção dêsse serviço foram dispendidas as importâncias de 25:290$720 para os automoveis, e de 36:688$175 para os caminhões.

16 — *Trens de serviço*

Trem de lastro da Construção — A manutenção com êsse trem de lastro importou em 27:198$960.

Transportes efetuados pela R.M.V. — De transportes atendidos pela R.M.V. apurou-se a despêsa de ..... 39:002$000.

17 — *Despêsas não Especificadas*

a) — *Abastecimento da caixa do Km.* 997

Durante o exercício de 1940, a despêsa apurada, para assegurar o abastecimento dessa caixa provisória, atingiu a 5:884$790.

b) — *Balsa do Rio Paranaíba*

A despêsa com a manutenção da balsa que assegura o movimento entre os trechos Minas-Goiás foi de ..... 2:558$950, tendo a mesma funcionado normalmente.

c) — *Placas quilométricas*

Com o corte de trilhos e confecção de furos e colocação de 74 placas quilométricas, entre os Kms. 921 e 994, do tipo adotado pela R.M.V., foi dispendida a importância de 468$000. Posteriormente, serão indicadas as despêsas completas.

18 — Despêsas com a Construção em 1940

As despêsas com a Construção, em 1940, foram as seguintes:

Estudos - - - - - - - - - - - - - - - - - -	2:485$000
Administração - - - - - - - - - - - - - - -	120:202$778
Preparo do leito - - - - - - - - - - - - - -	252:628$002
Viadutos, Pontes, Pontilhões, Boeiros	295:863$705
Dormentes - - - - - - - - - - - - - - - - -	35:151$000
Aparelhos de mudança de via - - - - -	5:164$764
Assentamento de dormentes, trilhos e accessórios - - - - - - - - - - - - - - -	365$617
Cêrcas e muros provisórios - - - - - - -	15:391$015
Passagens e accessórios - - - - - - - -	4:416$418
A transportar - - - - - - - - - - - - -	731:668$299

A Estação de Antonio Rocha, do trecho da Eletrificação ora em construção entre Barra Mansa e Angra dos Reis

Grupo de casas de turma — Km. 1.054 da linha de Angra a Monte Carmelo

Transporte - - - - - - - - - - - - - - -	731:668$299
Edifícios e dependências - - - - - - - - -	145:594$512
Caixas dágua - - - - - - - - - - - - - - - - -	7:956$868
Linhas telegráficas e telefônicas - - -	8:121$650
Material auxiliar do Tráfego - - - - -	61:978$895
Trens de serviço - - - - - - - - - - - - -	66:200$960
Despêsas não especificadas - - - - - -	8:435$740
Auxílios entre Repartições - - - - - - -	8:944$920
Total - - - - - - - - - - - - - -	1.038:901$844

Separadamente por Pessoal, Material e Despêsas Diversas, a despesa foi a seguinte:

Pessoal - - - - - - - - - - - - - -	627:954$900
Material - - - - - - - - - - - - - -	235:441$431
Despêsas Diversas - - - - - - -	175:505$513
Total - - - - - - - - - - - - - -	1.038:901$844

A comparação das despêsas com a Construção no último triênio é a seguinte:

	Pessoal	*Material*	*Diversas*	*Total*
1938 - - - - - -	681:270$000	485:932$737	145:982$228	1.313:184$965
1939 - - - - - -	616:972$800	592:786$225	54:471$410	1.264:230$435
1940 - - - - - -	627:954$900	235:441$431	175:505$513	1.038:901$844

B) — *ELETRIFICAÇÃO*

Durante o ano de 1940 os serviços de Eletrificação tiveram pequena atividade. Em consequência de dificuldades diversas, não tendo sido ainda solucionado o problema de suprimento de energia ao trecho de Barra Mansa a Angra dos Reis, não houve necessidade de serem ativados os trabalhos de montagem de linhas de contato e de transmissão.

Administração

A Ajudância da Eletrificação esteve a cargo do Eng.º Antonio de Melo Silva, auxiliado pelo Eng.º Francisco Martins Maldonado.

Resumo dos principais trabalhos realizados

I — Usina de Euler

1) — Construção do segundo canal.

Os trabalhos da construção do segundo canal em Carlos Euler apresentaram a produção de 47 metros de canal em concreto armado, 32 metros de canal em tunel e excavação de 1506 metros cúbicos de terra, com 40 a 80% de pedras soltas, para a extensão do canal, que será apenas revestido, situado entre o tunel e a barragem. A parte em concreto armado, compreendida entre o tunel e a caixa de pressão, ficou terminada em Julho, tendo sido usada desde essa data como complemento da caixa de compensação. A parte em tunel apresentou muito pequena produção, em consequência do gráo de dureza da rocha e secção reduzida da excavação, que não permite o trabalho simultâneo sinão de dois cavouqueiros.

2) — Casa para residência do guarda-civil.

Ficou concluida.

II — Sub-estação de Getulândia.

A sub-estação de Getulândia ficou praticamente concluida; não foi ultimada a montagem do seu aparelhamento por terem sido emprestados ao Departamento de Transportes diversos materiais, para atender a faltas das sub-estações em serviço. Êsse trabalho póde, entretanto, ser realizado rapidamente, podendo aquela sub-estação ser posta em funcionamento.

Fotografia tirada em Barra Mansa, da "cabine" de uma locomotiva eletrica, vendo-se uma parte da linha eletrificada e ainda o Almoxarifado, o escritorio da Residencia e o edificio do Moinho Santista

III — *Linha de contáto*

Os trabalhos da linha de contáto, em 1940, são representados pela plantação de 486 postes e instalação das respectivas ferragens, cravação de 534 estacas e 392 espias, e pela distensão e nivelamento de 60 bobinas de cabo, com a colocação de 3.166 suspensórios e outros serviços complementares.

Foi realizada uma revisão completa no páteo de Barra Mansa, sendo equipados os desvios de modo a permitir que as manobras passem a ser feitas com locomotivas elétricas.

IV — Linha de transmissão.

Em Fevereiro foi iniciada a linha de transmissão de Barra Mansa a Getulândia, que ficou completa até êsse ponto em Julho. Nesse serviço foram plantados 263 postes de trilhos com as respectivas ferragens e isoladores, desenroladas e niveladas 71 bobinas de cabo. O prosseguimento dêsse trabalho além de Getulândia não foi realizado em virtude de falta de trilhos para postes.

V — Despêsas

As despêsas com a Eletrificação, em 1940, foram apenas de 465:113$044, sendo que a despêsa de pessoal importou em 192:821$400 e a despêsa total de materiais em 272:291$644. Grande parte dessa importância, correspondente aos materiais para sub-estações e linhas, já foi incluida na tomada de contas realizada pela antiga Inspetoria Federal das Estradas e figurou no balanço então aprovado como materiais em *stock*. Êsse *stock* de materiais, em 31 de Dezembro de 1940, era de ..... 848:616$400, representado na quase totalidade por fio e cabo de cobre, isoladores, ferragens e miudezas, para a construção de linhas de transmissão e contáto.

As despêsas de eletrificação no último triênio, foram:

	Pessoal	Material	Diversas	Total
1938 - - -	267:650$000	275:442$669	9:882$628	552:975$297
1939 - - -	192:818$300	195:551$319	9:078$500	397:448$119
1940 - - -	179:459$800	272:293$644	9:312$400	461:065$844

VI — Anexo.

Encontra-se anexo um estudo do Sr. Ajudante da Eletrificação, sôbre os resultados que a Rêde vem obtendo pelo fato de possuir usina própria. Tratando-se de assunto de interesse geral, pareceu-me conveniente anexar êsse estudo ao Relatorio dêste Departamento.

Ao concluir êste Relatório, cumpro, com satisfação, o dever de deixar aquí consignados agradecimentos a todos os auxiliares dêste Departamento, pela eficiente colaboração que me prestaram.

Belo Horizonte, 27 de Outubro de 1941.

Saudações.

DILERMANDO DO COUTO E SILVA
Chefe do Departamento da Linha

QUADRO N.º LE — 1

NC

TR

Orçados

8
1
2

1

1

1

1

15

e 1

da

RESUMO DOS TRABALHOS EXECUTADOS NA ESTRADA DE FERRO CARANGOLA DURANTE O ANO DE 1930

LOCAL	EDIFICIOS E DEPENDENCIAS			OBRAS D'ARTE			PONTES E PONTILHÕES			DIVERSOS			TOTAIS				
	TRABALHOS			TRABALHOS			TRABALHOS			TRABALHOS					TRABALHOS		
		Não executados	Importâncias	executados	Não executados	Importâncias	executados	Não executados	Importâncias	executados	Não executados	Importâncias	executados	Não executados	executados	Não executados	Importâncias
Angra dos Reis a Monte Carmelo	7	4	145:491$000	61	4	120:[illegible]	8	1	[illegible]	11	2	107:[illegible]	2	1	40	[illegible]	[illegible]
Sitio a Barra do Paraopeba	8	—	338:120$000	2	2	9:[illegible]	1		12:[illegible]	1	7	[illegible]	18	1		7	[illegible]
Garças a Belo Horizonte	9	2	25:[illegible]$700	2	—	21:[illegible]	2	1	[illegible]	3	5	[illegible]	4	2	10	8	[illegible]
Azurita a Barra do Piracicaba	[illegible]			—	—						6		1	1		6	7:[illegible]
Ramal de S. Pedro a Ubajara	[illegible]			1	—	15:[illegible]	1	1	[illegible]		2		1		2	3	[illegible]
Ramal de Arantes a Bom Jardim	[illegible]	—	—	—	—	—											
Ramal de A. Botelho - A. Mourão	[illegible]	—	—	—													
Ramal de Campolide a Barbacena	[illegible]				—												
Ramal de Chagas Dotta a Águas Santas	[illegible]		—	1	—	2:462$000					2		1		1	2	2:[illegible]
Ramal de Gonçalves Ferreira — Cláudio	[illegible]				—						1		1			1	
Ramal de G. Ferreira — Raposerica	[illegible]		—	—	—		—	—									
Ramal de Martinho Campos — Pitangui	[illegible]	—	—	—	—	—	—			—							
Ramal de Bernardo Monteiro — Contagem	[illegible]	—	—	—	—	—		—			1		1			1	
Ramal de Pequeri	[illegible]			—	—												
Linha de Cruzeiro a Tiradentes	[illegible]		68:644$000	2	—	26:[illegible]	1		20:[illegible]	[illegible]	4	[illegible]	4	1	3	4	[illegible]
Linha de S. Idelfonso a Sapucaí	[illegible]	—	—	5		64:[illegible]				1	4	[illegible]	6	1	1	4	[illegible]
Linha de S. Idelfonso a Barra do Piraí	[illegible]		91:381$200	10		171:[illegible]	1		598:041$30	2	4	[illegible]	2	1	8	4	[illegible]
Ramal de Campanha	[illegible]		—		—	—	—	1			2		1			3	
Ramal de Lavras	[illegible]		—	1		2:271$400								1	1		[illegible]
Ramal de Três Pontas	[illegible]		—														
Ramal de Machado	[illegible]		—								1	—	2			1	
Ramal de Delfim Moreira	[illegible]		—	1	—	36:[illegible]	1	—	11:[illegible]		2		2	1	2	2	[illegible]
Ramal de Paraisópolis	[illegible]		—		—		—	1								1	
Ramal de Passa Tempo	[illegible]			4	—	26:[illegible]	—	—							4		[illegible]
Diversos	[illegible]		—	—	—	—	—			3	49	[illegible]			3	[illegible]	[illegible]
TOTAIS	[illegible]	6	668:716$000	43	6	482:[illegible]	15	5	[illegible]	25	115	[illegible]	70	10	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Belo Horizonte, 28 de Abril de 1931

Pinto Mota

Eng. Ajudante Técnico do Dep. da Linha

PE
1940

QUADRO N.° LE — 2

Bititendas	[illegible] (m. l.)	Pedra britada e cascalho [illegible] (m³)	Pedra britada e cascalho [illegible] (m³)	LOCAL DO LASTRAMENTO	CUSTO								
					[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] M. I.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
3ª	P. B. 7.595	8.275	L. 8.11[illegible]	*Linha A. dos Reis — M. Carmel.* [illegible] 42.200 — 517.475, 519.100 — 523.510, 524.800 — [illegible]	1.3[illegible]	12[illegible] L.	42.[illegible]	18.[illegible]	1.[illegible]	50[illegible]	1[illegible]	24[illegible]	1[illegible]
4ª	P. B. 9.160	9.606	L. 8.507	*Linha A. dos Reis — M. Carmelo.* [illegible] 633.400, 618.000 — 615.920	15[illegible]	1[illegible] L	40[illegible]	[illegible]	1[illegible]	48[illegible]	11[illegible]	18[illegible]	0.93[illegible]
6ª	P. B. 15.740	[illegible]	L. 15.725	*Linha de Soledade a Barra.* [illegible] 110.800, 117.400 — 128.[illegible] 144.180 — [illegible] Bonito 415 m.s., S. Brandão [illegible] e [illegible]	133.[illegible]	189.[illegible] L.	83.[illegible]	[illegible]	252.[illegible]	[illegible]	128[illegible]	17[illegible]	1[illegible]
7ª	P. B. 5.975	10.386	L. 5.3[illegible]	*Linha da Barra.* [illegible] 85.500 e desvio pateo est. Cascambo 575 m.s.	142.[illegible]	72.[illegible] L	26.[illegible]	2.[illegible]	100.[illegible]	49.[illegible]	1.[illegible]	1[illegible]	0.881
9ª	P. B. 11.175	12.474	L. 8.9[illegible]	*Ramal de Lucros.* [illegible] n.º 1 9.600 — 9.720, 52.5[illegible] [illegible] 70.068; 71.171 — 71.278; 71.299 — 71.460; 71.609 — 75.900	189.[illegible]	112.[illegible] L	35.[illegible]	4.[illegible]	16[illegible]	38[illegible]	1[illegible]	15[illegible]	0.7[illegible]
10ª	P. B. 5.710	6.168,400	L. 4.732	*Linha Cruzeiro — Tonto.* [illegible] 313.930, 314.090 — 315.180, 31[illegible] — 31[illegible], [illegible] 338.090	217.[illegible]	[illegible] L	25.[illegible]	15.[illegible]	12[illegible]	45.[illegible]	17[illegible]	21[illegible]	0.8[illegible]
12ª	P. B. 4.064 L. c. 3.410	3.828	L. 3.[illegible] c. 3.293	*Linha Sto. — R. d. Paraopeba.* [illegible] 223.177, 224.172 — 224.[illegible] [illegible] 3.4[illegible] [illegible] 351.000, [illegible] — 3[illegible]	59.[illegible]	[illegible] L	31.[illegible]	31[illegible]	[illegible]	25[illegible]	16[illegible]	[illegible]	0.76[illegible]
14ª	P. B. 7.250	6.8[illegible]	I. 6.3[illegible]	*Linha Gurgeia — R. Horizonte.* 610,320 — 610,720, 612,100 — 612,320; 614,080 — 614,980; [illegible]	81.[illegible]	7[illegible] L	17.[illegible]	12.[illegible]	104.[illegible]	29[illegible]	110.[illegible]	140.[illegible]	0.876
16ª	P. B. 8.[illegible]	5.578	I. 6.451	*Ramal de Uberaba.* [illegible] 936,050 — 936,200; 951,870 — 951,500; 952,000 — 952,670; [illegible]	17.[illegible]	1[illegible] L	13.631.67[illegible]	2.[illegible]	12.[illegible]	[illegible]	2[illegible]	30.41	0.722

QUADRO N.º LE — 2 (Cont.)

Residências	Extensão de lastro [illegible] (m l)	Pedra britada e cascalho [illegible] (m³)	Pedra [illegible] (m³)	LOCAL DO LASTRAMENTO	CUSTO								
					[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] X	[illegible]	[illegible] M l	[illegible] (Cr$)	[illegible]	[illegible]
				Ramal de Uberaba *(continuação)*									
16.ª	l c 2 370	1 689	c 1 669	1 025,800 1 026,000, 1 026,590 - 1 027,000, 1 027,260 1 027,690	3 700,710	3 589,430 c	3 814,0[illegible]	149,750	7 [illegible]	15,21	291,[illegible]	30,15	0,701
	P B 75 497 l c 5 780	pedra 77 503,900 casc 1 469	L 67 187,7 c 4 956		1 192 152,945	899 727,250	310 [illegible]	61 [illegible]	1 [illegible]				
TOTAL	81 277	79 230,900	72 143,5							38,81	120,71	[illegible]	0,88

CONVENÇÕES

P B — lastramento com pedra britada,
l c — lastramento com cascalho,
L — pedra empregada no lastramento,
c. — pedra empregada no encascalhamento

X — NOTA: O custo "Diverso" compreende: material geral, ferramentas, graxa, pregos etc., reforço de [illegible] com transporte de alojamento para as turmas, conservação das máquinas, instalação de britador etc.

Belo Horizonte, 23 de Agosto de 1941

Organizado por
Nitto Coutinho Fulgêncio
Praticante de Escritório

"Confere"
Clemente [illegible]
Chefe [illegible] Geral Dep. da Estrada

"Visto"
Carlos Mendes
Ajudante Administr. Dep. da Estrada

"Visto"
[illegible]
[illegible]

CONTADORIA C. REPUBLICA
N.º
BIBLIOTECA

CUSTO DA ENERGIA PARA A TRAÇÃO ELÉTRICA DA R. M. V.

Em fins do ano de 1940, a tração elétrica da Rêde Mineira de Viação completou doze anos de trafégo.

E' bastante conhecido que a eletrificação do trecho de Barra Mansa a Augusto Pestana, com 73 Km., da antiga E. F. Oeste de Minas, iniciou no nosso país aquele grande melhoramento em linhas de bitola de um metro e de tráfego relativamente pequeno. Outro fato tambem bastante divulgado, é que a Rêde, por enquanto, é a unica estrada eletrificada do país, que possue usina hidro-elétrica.

Ainda não foram ultimadas as discussões sôbre as vantagens econômicas da eletrificação de linhas ferroviarias, incluindo sistemas proprios de suprimento de energia, sendo, por isso, oportuno um exame dos resultados obtidos nos doze anos decorridos.

Atualmente está em tráfego o trecho de Barra Mansa a Andradina, com a extensão de 181,330 Kms., alimentado por seis sub-estações transformadoras, situadas nas estações de Glicério, Afra, Carlos Euler, Rutilo, Andrelândia e Andradina. As duas primeiras são de comutadoras, de 500 kw de potência em regime continuado; a

terceira, tambem de comutadoras, de 1.000 kw, e as demais de retificadores de 750 kw, no mesmo regime. A particularidade destas últimas é que são de retificadores de mercúrio em bulbos de vidro e os primeiros de potência relativamente elevada instalados na America do Sul. O funcionamento deles tem correspondido plenamente à expectativa, a-pesar-de alguns acidentes, naturais em experiencias desse gênero. Trata-se de um tipo de material de custo extraordinariamente baixo que se recomenda para a eletrificação de linhas secundárias, em que a diminuição de despêsas deva ser a primordial preocupação.

Todas as sub-estações são alimentadas pela usina hidro-elétrica de Carlos Euler, construida para suprir o primeiro trecho, mas que tem bastado para atender a toda a extensão em tráfego, apenas com algumas dificuldades em curtos períodos de estiagem excepcional. A cachoeira aproveitada fica situada no Ribeirão Bananal, afluente do Rio Preto e tem 213 m. de altura util. A usina possúe atualmente, três grupos geradores, cada um de 800 kVA de capacidade. A transmissão é feita a 33.000 V, estando as linhas em serviço com a extensão de 123,689 Kms.

Na alta tensão das sub-estações, a usina suporta a demanda de 1.800 kW, com duração igual ou inferior a dez minutos; a soma das pontas registradas nas sub-estações é da ordem de 5.500 kW, sendo, assim, de 3,06 o fator de diversidade. A energia é medida com precissão na alta tensão das sub-estações (33.000 V), como, aliás, se verifica na grande maioria das estradas eletrificadas. Durante os doze anos decorridos a energia fornecida aos trens, os totais transformados pelas sub-estações, inclusive energia para iluminação de dependências, e os res-

pectivos fatores de carga em relação à ponta de 1.800 kW, foram os seguintes:

Ano	Fornecidos aos trens kwh	Totais transformados kwh	Fator anual de carga %
1929 - - - - -	1.429.985	1.577.530	10,1
1930 - - - - -	1.878.963	2.036.353	12,9
1931 - - - - -	2.044.223	2.217.684	14,1
1932 - - - - -	2.621.436	2.813.100	17,8
1933 - - - - -	2.782.801	2.994.074	19,0
1934 - - - - -	2.458.218	2.644.544	16,8
1935 - - - - -	3.513.710	3.765.444	23,9
1936 - - - - -	4.809.520	5.216.009	33,0
1937 - - - - -	6.362.367	6.784.466	43,0
1938 - - - - -	6.711.678	6.954.777	44,0
1939 - - - - -	6.831.744	7.014.617	44,9
1940 - - - - -	5.985.136	6.160.061	39,0
Totais - - -	47.429.781	50.178.659	

Essa energia foi distribuida às sub-estações nas seguintes quantidades:

Sub-estações	Total de energia transformada kwh	Proporções
Glicério - - - - - - - - -	8.576.390	17,1 %
Afra - - - - - - - - - -	10.388.830	20,7 %
C. Euler - - - - - - - -	15.790.040	31,4 %
Carvão e Rutilo - - - -	6.808.251	13,6 %
Andrelândia - - - - -	5.193.099	10,3 %
Andradina - - - - - -	3.422.049	6,9 %
TOTAL - - - - - -	50.178.659	100,0 %

Segundo as aplicações:	Energia em kWh	Proporções
Trens ímpares (importação) - -	30.717.088	61,2 %
Trens pares (exportação) - - - -	16.712.693	33,3 %
Manobras - - - - - - - - - - - - - -	1.087.586	2,2 %
Prontidão - - - - - - - - - - - - - -	1.223.830	2,4 %
Iluminação - - - - - - - - - - - - - -	437.462	0,9 %
TOTAL - - - - - - - - - - - - -	50.178.659	100,0 %

Convém assinalar que nesse total não está incluida a energia utilizada em iluminação da usina e prédios circunvizinhos, nem a do posto transformador de Barra Mansa, que supre as oficinas, estação e outras dependências da estrada naquela cidade e cuja economia importa em mais de 15:000$000 por ano.

O custo da usina, inclusive indenizações de terrenos e da cachoeira, foi de 1.496:748$568; e o das linhas de transmissão de 882:381$433. Assim, o capital empatado nas instalações para produção e transmissão de energia até as sub-estações foi de 2.379:130$000. Praticamente, essas despêsas podem ser distribuidas, cronologicamente, do seguinte modo:

Ano	Em trafego em 31 Dez.	Extensões	Despêsas em 31 Dez.
1928	B. Mansa a Pestana	73 km	1.858:486$000
1934	B. Mansa a Rutilo	94 km	146:292$000
1935	B. Mansa a S. Vicente	155 km	174:846$000
1936	B. Mansa a Andradina	181 km	199:506$000
	TOTAL - - - - - - - - - - - - - - - - -		2.379:130$000

Durante os doze anos em causa, as despêsas de custeio da usina e das linhas de transmissão foram as seguintes:

DESPÊSAS DE CUSTEIO DA USINA DE EULER

Ano	Pessoal	Administração	Materiais	Totais
1929	26:368$375	2:636$837	2:117$511	31:122$723
1930	27:662$700	2:766$270	4:647$676	35:076$646
1931	27:614$825	2:761$482	6:127$067	36:503$374
1932	24:486$550	2:448$655	3:931$684	30:866$889
1933	29:271$267	2:927$127	2:799$566	34:997$960
1934	39:221$212	3:922$121	3:722$614	46:865$947
1935	34:049$466	3:404$947	15:123$681	52:578$094
1936	36:112$893	3:611$289	2:598$704	42:322$886
1937	35:500$560	3:550$056	7:711$258	46:761$874
1938	36:153$200	3:615$320	5:446$947	45:215$467
1939	35:326$000	3:532$600	7:572$942	46:431$542
1940	41:719$559	4:171$956	11:637$502	57:529$017
Totais:	393:486$607	39:348$660	73:437$152	506:272$419

DESPÊSAS DE CUSTEIO DAS LINHAS TRANSMISSÃO

Ano	Pessoal	Administração	Materiais	Totais
1929	4:000$000	400$000	$	4:400$000
1930	8:761$000	876$100	$	9:637$100
1931	9:672$000	967$200	$	10:639$200
1932	8:675$950	867$595	18$109	9:561$654
1933	6:018$150	601$815	$	6:619$965
1934	12:753$909	1:275$391	50$358	14:079$658
1935	11:644$462	1:164$446	585$588	13:394$496
1936	8:177$664	817$766	2:078$070	11:073$500
1937	8:157$893	815$789	5:009$153	13:982$835
1938	10:246$933	1:024$693	7:643$233	18:914$859
1939	16:654$266	1:665$427	2:284$602	20:604$295
1940	13:334$365	1:333$437	8:740$387	23:408$189
Totais:	118:096$592	11:809$659	26:409$500	156:315$751

Nota: As despêsas de administração e fiscalização são menores de 10%, valor tomado para os quadros supra.

Conhecidos esses elementos — energia suprida, capital empatado e despêsas de custeio — podemos verificar qual foi o custo médio da energia e quais as vantagens que a Estrada auferiu pelo fato de possuir sua própria fonte geradora.

Sabe-se que a energia que a Central consome é paga na alta tensão do posto medidor, ao preço de $021 por kwh e mais a taxa mensal de 18$000 por kw de potência máxima tomada em dez minutos ou mais. Se aplicarmos essas taxas ao consumo verificado e à ponta máxima de 1.800 kW, limite forçado da *Usina atual,* as despêsas que a Rêde teria de fazer e respectivos preços médios, seriam as seguintes:

Ano	Despesa	Custo médio do kWh ATSE
1929	421:928$130	$268
1930	431:563$413	$212
1931	435:371$364	$197
1932	447:875$100	$160
1933	451:675$554	$151
1934	444:335$424	$168
1935	467:874$324	$125
1936	498:336$189	$096
1937	531:273$786	$079
1938	534:850$317	$077
1939	536:106$957	$076
1940	518:161$281	$084
TOTAL:	5.719:351$839	$114

Essa despêsa seria realizada na hipótese mais favoravel de ser toda a energia medida em um único posto, não sendo ultrapassada a potência limite atual da usina. Isto, entretanto, teria sido impossivel, se a estrada esti-

vesse abastecida por um sistema dispondo de grande folga de potência instalada. A facilidade na movimentação dos trens sem restrições penosas, produziria pontas muito mais elevadas do que aquela, fazendo tender o fator de diversidade para um. Admitindo-se que fosse conseguido o fator bastante razoavel de 1,5, as pontas a considerar teriam variado com a extensão em tráfego e as despêsas passariam a ser as seguintes:

Ano	Ponta em kW no Posto Medidor	Despêsas	Custo médio do kWh ATSE
1929	1 870	437:048$130	$278
1930	1 870	446:683$413	$220
1931	1 870	450:491$364	$204
1932	1 870	462:995$100	$165
1933	1 870	466:795$400	$156
1934	1 870	459:455$424	$174
1935	2 470	612:594$324	$163
1936	3 070	772:656$189	$148
1937	3 670	935:193$786	$138
1938	3 670	938:770$317	$135
1939	3 670	940:026$957	$134
1940	3 670	922:081$281	$150
	TOTAL:	7.844:791$685	$157

Verifica-se, assim, que a Rêde teria despendido 5.719:351$839 durante o período considerado, se, em vez de preparar o seu próprio sistema gerador, estivesse comprando a energia de que necessita uma emprêsa especializada particular, nas mesmas bases da Central do Brasil, isto é, pagando 18$000 por mês por kW de ponta e mais $021 por kWh, registrados na alta tensão das subestações. Aquela despêsa seria a mínima, calculada na hipótese mais favoravel possivel, de ficarem as deman-

das máximas limitadas à potência de 1.800 kW, e admitindo sem discussão que a Rêde tivesse encontrado emprêsa que acedesse em assinar contrato para suprimento de energia pelas mesmas tarifas da Central para um consumo muitíssimo menor. No caso de abastecimento por um sistema distribuidor com grandes folgas, a tendência seria o aumento das pontas e consequente diminuição do fator de diversidade; na hipótese de um fator de 1,5, o desembolso da Rêde teria sido de 7.844:791$685, ou mais 2.125:439$846.

Para determinação do custo da energia obtida e demonstração das vantagens auferidas, é necessário admitir-se uma primeira hipótese de que não se devam considerar juros e amortização do capital empatado nas obras, visto que as despêsas foram realizadas sem operação de crédito especial e sim por verbas orçamentárias. Êsse é o critério geralmente seguido em todas as obras públicas e industriais, tanto da União, como dos Estados e Municípios. Ninguem computa os juros dos capitais empatados nas estradas de ferro, portos, imprensa, correios, etc. nos "deficits" anuais produzidos por essas repartições; nunca se verificam em memoriais justificativos de construção de rodovias, de pontes, arsenais, etc., referências aos encargos financeiros correspondentes aos dispêndios a serem realizados, quando tais obras devam ser custeadas por impostos arrecadados.

Admitida essa hipótese, o custo da energia é o obtido pelas despêsas de custeio realmente feitas, não cabendo no caso o arbitramento de verbas para onus que a Estrada nunca teve e não terá. Em consequência, os lucros que a Rêde auferiu pelo fato de possuir usina própria, é a diferença entre as importâncias que teria de pagar se comprasse energia e as que realmente despendeu em custeio

das instalações. O quadro seguinte demonstra as vantagens assim obtidas:

Economias que a R. M. V. realizou por ter usina própria:

Ano	Quantidade de energia em kwh	Valor pelas tarifas da C. B.	Despesa de custeio da usina e linha de transmissão	Economias realizadas	Custo do kwh na AT das Sub.
1929 - -	1.577.530	421:928$130	35:522$723	386:405$407	$023
1930 - -	2.036.353	431:563$413	44:713$746	386:849$667	$022
1931 - -	2.217.684	435:371$364	47:142$574	388:228$790	$021
1932 - -	2.813.100	447:875$100	40:428$543	407:446$557	$015
1933 - -	2.994.074	451:675$554	41:617$925	410:057$629	$014
1934 - -	2.644.544	444:335$424	60:945$605	383:389$819	$023
1935 - -	3.765.444	467:874$324	65:972$590	401:901$734	$017
1936 - -	5.216.009	498:336$189	53:396$386	444:939$803	$010,6
1937 - -	6.784.466	531:273$786	60:744$709	470:529$077	$009,0
1938 - -	6.954.777	534:850$317	64:130$326	470:719$991	$009,2
1939 - -	7.014.617	536:106$957	67:035$837	469:071$120	$009,6
1940 - -	6.160.061	518:161$281	80:937$206	437:224$075	$013,1
Totais -	50.178.659	5.719:351$839	662:588$170	5.056:763$669	$013,2

Durante o periodo considerado, o custo médio da energia foi, portanto, de $013 por kWh na alta tensão das sub-estações transformadoras e o lucro total que a Estrada teve, ou melhor, a importância que deixou de despender, pelo fato de possuir usina própria, foi de ..... 5.056:763$669.

Ainda dentro da hipótese formulada, póde-se determinar o custo da energia na alta tensão da usina, valôr que interessa conhecer para diversas comparações e estudos. Deve-se, nêsse caso, considerar o rendimento médio de transmissão, de dificil cálculo, por depender de múltiplos elementos variaveis, como a intensidade de corrente, fator de potência, tensão real da usina, etc. Póde-se, entretanto, adotar, com pequenas probabilidades de êrro, os

seguintes rendimentos encontrados para a carga média: de 1928 a 1934 — 97,5%; em 1935 — 97%; e de 1936 a 1940 — 96%. Devem ser, nêsse caso, consideradas apenas as despêsas de custeio da usina. Os custos resultandotes da energia são os seguintes:

Ano	Energia na AT da usina em kWh	Despêsas de custeio da usina	Custo do kWh na usina
1929 - - -	1.618.000	31:122$723	$019,3
1930 - - -	2.085.000	35:076$646	$016,8
1931 - - -	2.270.000	36:503$374	$016,1
1932 - - -	2.880.000	30:866$889	$010,7
1933 - - -	3.065.000	34.997$960	$011,5
1934 - - -	2.710.000	46:865$947	$017,3
1935 - - -	3.880.000	52:578$094	$013,5
1936 - - -	5.325.000	42:322$886	$007,9
1937 - - -	7.060.000	46:761$874	$006,6
1938 - - -	7.250.000	45:215$467	$006,2
1939 - - -	7.320.000	46:431$542	$006,3
1940 - - -	6.420.000	57:529$017	$008,9
Totais - -	51.883.000	506:272$419	$009,8

Uma segunda hipótese deve ser admitida, atendendo-se à opinião corrente de que o exame e a comparação das economias só são justas, computando-se juros e amortização do capital empatado. Parece não haver lógica no arbitramento de verbas para obsolência ou renovação do material, pois que se estabelece o pagamento completo das despêsas realizadas.

Para a análise dos resultados, póde-se admitir que as obras tivessem sido financiadas por um estabelecimento de crédito, em conta corrente aberta para tal fim, na qual a Estrada fosse debitada pelos juros de 8% sôbre o valôr da dívida ativa e fizesse a amortização em anuidades cor-

respondentes às diferenças entre o que teria pago, se comprasse energia no caso mais favoravel, e o que realmente despendeu em custeio, acrescido dos juros vencidos.

Ultimada a amortização, duas interpretações são cabiveis na aplicação daquelas diferenças, que continuam, naturalmente, a existir. Uma delas é que tais importâncias podiam continuar sendo depositadas no mesmo estabelecimento de crédito, vencendo juros de 4% ao ano, constituindo um fundo para renovação, ampliação ou novos trabalhos; neste caso, não mais é admissivel o cálculo de juros e amortização sôbre o custo das obras assim realizadas. O lucro da Estrada, em consequência, é indicado pelo saldo da conta corrente hipotética e o custo de energia continúa sendo o arbitrado, isto é, o que seria obtido no caso de compra. A outra interpretação, é a de que as diferenças se incorporam automaticamente à renda da Estrada, diminuindo o seu deficit ou aumentado o seu saldo; e, nêsse caso, o lucro é a soma das diferenças e o preço da energia é o determinado pelo custeio.

Os quadros seguintes traduzem em algarismos os resultados obtidos.

CUSTO MÉDIO DA ENERGIA, INCLUINDO JUROS E AMORTIZAÇÃO

Ano	Dívida em 31 de Dez.	Economias realizadas	Juros de 8% s/ capital	Amortização	Custo do kwh na AT SE
1928 - - -	1.858:486$000	$	$	$	$
1929 - - -	1.620:759$473	386:405$407	148:678$880	237:726$527	$268
1930 - - -	1.363:570$564	386:849$667	129:660$758	257:188$909	$212
1931 - - -	1.084:427$419	388:228$790	109:085$645	279:143$145	$197
1932 - - -	763:735$055	407:446$557	86:754$193	320:692$364	$160
1933 - - -	414:776$230	410:057$629	61:098$804	348:958$825	$151
1934 - - -	64:568$509	$	$	$	$
1934 LN -	146:292$000	383:389$819	33:182$098	350:207$721	$168
1935 - - -	174:172$384	$	$	$	$

Ano	Dívida em 31 de Dez.	Economias realizadas	Juros de 8% s/ capital	amortização	Custo do kwh na AT SE
1935 LN -	174:846$000	401:901$734	16:868$841	385:032$893	$125
1936 - - -	673$616	$	$	$	$
1936 LN -	199:506$000	444:939$803	53$889	200:179$616	$096
1936 - - -	244:706$298	$	$	$	$

LN — Aumento da conta de capital, devido as linhas de transmissão construidas no ano.

Primeiro caso — Formação de fundo especial com as economias:

Ano	Saldo em 31 de Dez.	Economias realizadas	Juros de 4% s/ saldo	Depósito	Custo do kwh na AT SE
1936 - - -	244:706$298	$	$	244:706$298	$096
1937 - - -	725:023$627	470:529$077	9:788$252	480:317$329	$079
1938 - - -	1.224:744$563	470:719$991	29:000$945	499:720$936	$077
1939 - - -	1.742:805$465	469:071$120	48:989$782	518:060$902	$076
1940 - - -	2.249:741$758	437:224$075	69:712$218	506:936$293	$084

Segundo caso — Incorporação das economias à renda:

Ano	Economias acumuladas	Economias realizadas	Juros de 8% s/ capital	Amortização	Custo do kwh na AT SE
1936 - - -	244:706$298	444:939$803	53$889	200:179$616	$037
1937 - - -	715:235$375	470:529$077	$	$	$009,0
1938 - - -	1.185:955$366	470:719$991	$	$	$009,2
1939 - - -	1.655:026$486	469:071$120	$	$	$009,6
1940 - - -	2.092:250$561	437:224$075	$	$	$013,2

Na hipótese admitida de serem considerados os juros e amortização do capital empatado, o custo médio da energia, ou mais claramente os 50.178.659 kWh recebidos na alta tensão das sub-estações, teriam custado, nos doze anos considerados, $072,3, produzindo os seguintes coeficientes de custo por unidade de energia:

Despêsas de custeio	Despêsa	Réis: kWh na ATSE
da usina - - - - - - - - - - - - -	506:272$419	$010,1
das linhas de transmissão -	156:315$751	$003,1
Juros de 8% sobre o capital, durante a amortização - - -	585:383$108	$011,7
Amortização realizada com as diferenças - - - - - - - - - - -	2.379:130$000	$047,4
TOTAIS - - - - - - - - - -	3.627:101$278	$072,3

Em resumo, as vantagens que a Rêde auferiu pelo fato de possuir usina própria nas hipóteses em estudo, foram as seguintes:

Importância que teria despendido se comprasse energia - - - - - - - - -	5.719:351$839
Importância que teria despendido em juros e amortizações - - - - - - - -	2.964:513$108
Direferença - - - - - - - - - - -	2.754:838$731
Importância que realmente despendeu em custeio - - - - - - - - - - - - - -	662:588$170
Lucro incorporado à renda -	2.092:250$561

Se os lucros anuais tivessem sido depositados em Banco, vencendo juros de 4%, o fundo assim criado para melhoramentos, renovação ou mesmo novos trabalhos, teria atingido, em 31 de dezembro de 1940, a importância de 2.249:741$758.

A realidade, entretanto, é que a Estrada deixou de pagar a importância total de 5.056:763$669, e êsse é o seu verdadeiro lucro por não comprar energia.

Parece, assim, bem evidenciado que houve grande vantagem para os cofres da Rêde, no fato de ter sido incluida no plano de eletrificação a construção da usina ge-

radora, qualquer que seja o ponto de vista em que se colocar o observador. Póde, entretanto, aparecer, ainda a objeção, perfeitamente razoavel, de que o suprimento de energia foi sujeito a interrupções, por não possuir a Estrada instalações de reserva e serem simples as suas linhas de transmissão.

Realmente, verificaram-se muitas interrupções provenientes dessas causas, que forçaram a circulação de máquinas a vapor no trecho eletrificado, diminuindo, assim, as vantagens indicadas. Cabe, entretanto, uma pergunta àquela objeção: — se a Rêde estivesse comprando energia, estaria a coberto dessas eventualidades? — Quer nos parecer que não; pelo menos em alguns casos verificados, os motivos de força maior seriam cabíveis e provavelmente não seria siquer indenizado o combustível gasto.

Em regra, os prejuízos decorrentes dessas anomalias são insignificantes. Quando, por exemplo, se verifica uma interrupção na linha de transmissão, saem do circuito apenas as sub-estações que ficam além do ponto acidentado. Como as reparações são sempre relativamente rápidas, atendem-se com máquinas a vapôr somente os trens de passageiros e animais que circulam no momento e apenas quando os mesmos não puderem continuar a viagem com a sub-estação mais próxima que permaneceu ligada. Em grande numero de casos, só circulam trens de carga, que podem aguardar a normalização dos circuitos. O número de acidentes dessa ordem é muito pequeno, em relação à extensão das linhas de transmissão, e, assim, a despêsa que a Rêde é obrigada a fazer, por não possuir instalações de reserva, é muito reduzida, seguramente menor do que a economia que faz só no posto transformador de Barra Mansa, que, como vimos, é de cêrca de - - - - - 15:000$000 por ano.

Mesmo que essas despêsas, no período em exame, fossem muitíssimo maiores, ainda há a favor da Estrada, para a sua compensação, com grande saldo, a verba de 2.125:439$846, correspondente á diferença da despêsa que seria feita com fator de diversidade de 1,5 e a obtida com a ponta máxima de 1 800 kW, limite atualmente forçado das instalações.

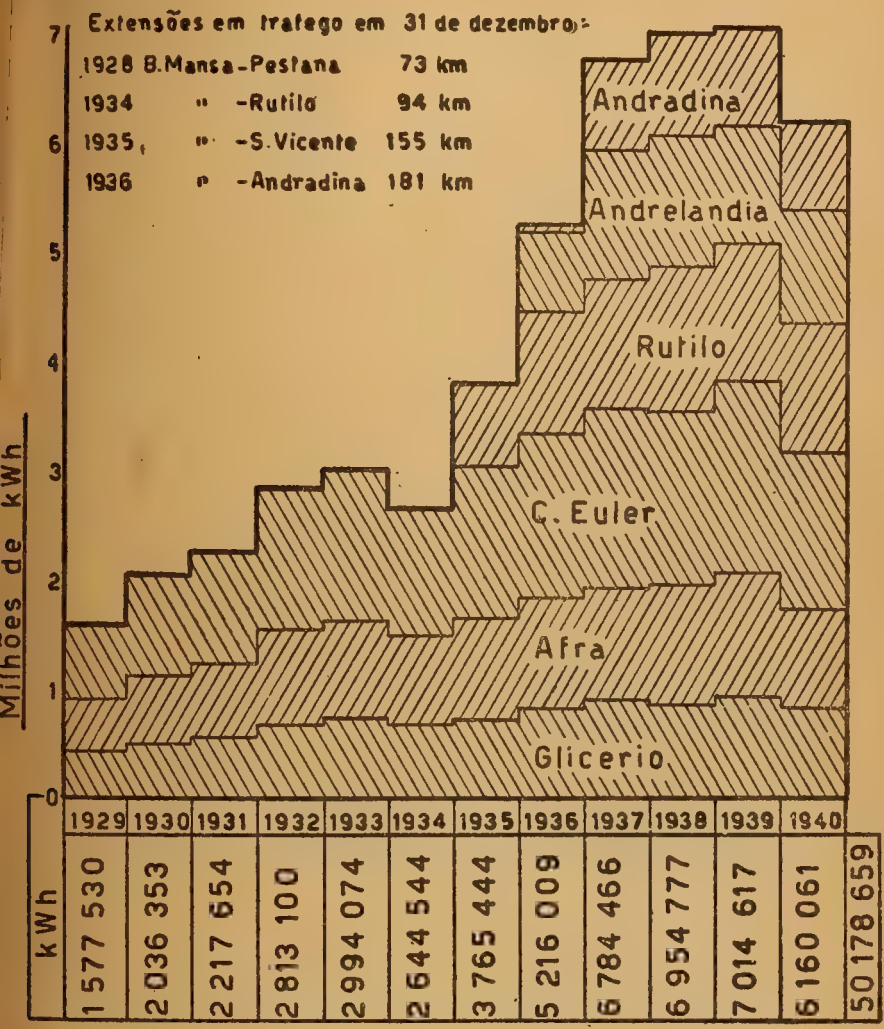
A conclusão única a que se póde chegar, é que a Rêde teve grande benefício construindo a sua usina geradora própria e que deve prosseguir nesse programa, no caso de eletrificação de novas linhas, a não ser que apareçam empresas que estejam dispostas a suprir a energia necessária por preços e condições que pelo menos se aproximem das vantagens auferidas.

Belo Horizonte, 19 de setembro de 1941.

ANTÔNIO DE MELO SILVA
Ajudante da Eletrificação

R.M.V.
Departamento
da LINHA
Electrificação

ENERGIA FORNECIDA PELA USINA DE C. EULER



Energia medida na alta tensão das sub-estações

DISTRIBUIÇÃO

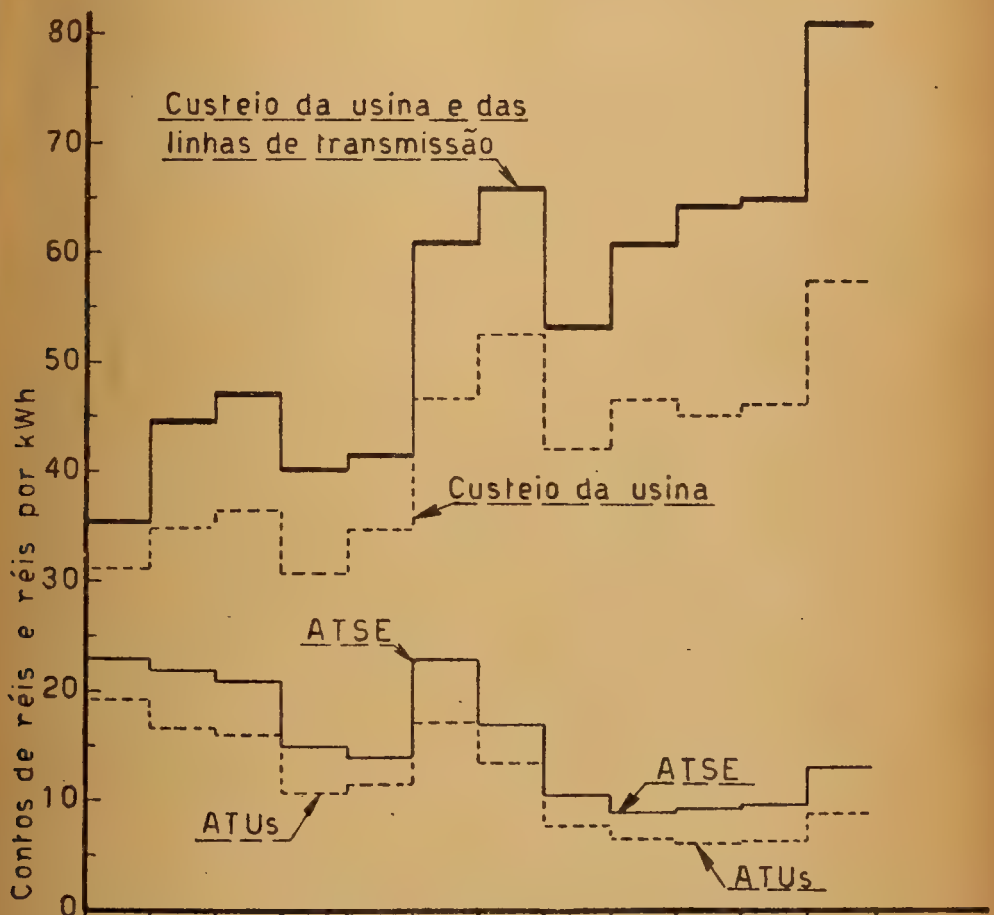
Sub-estações de:	kWh	%	Aplicações:	kWh	%
Glicerio	8 576 390	17,1	Trens:		
Afra	10 388 830	20,7	impares	30 717 088	61,2
C.Euler	15 790 040	31,4	pares	16 712 693	33,3
Rutilo	6 808 251	13,6	Manobras	1 087 586	2,2
Andrelandia	5 193 099	10,3	Prontidão	1 223 830	2,4
Andradina	3 422 049	6,9	Iluminação	437 462	0,9
Total	50 178 659	100	Total	50 178 659	100

B. Horizonte, 19-junho-1941

A. de Mello Filho

R.M.V.
partamento
a LINHA
ETRIFICAÇÃO

Custo da energia fornecida pela Usina hidro-elétrica de C. EULER



	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
ATSE	23	22	21	15	14	23	17	11	9,0	9,2	9,6	13
ATUs	19	17	16	11	12	17	13	7,9	6,6	6,2	6,3	8,9

ATSE = Despesas de custeio (pessoal materiais e 10% de administração) por kWh na alta tensão das sub-estações transformadoras, em réis.

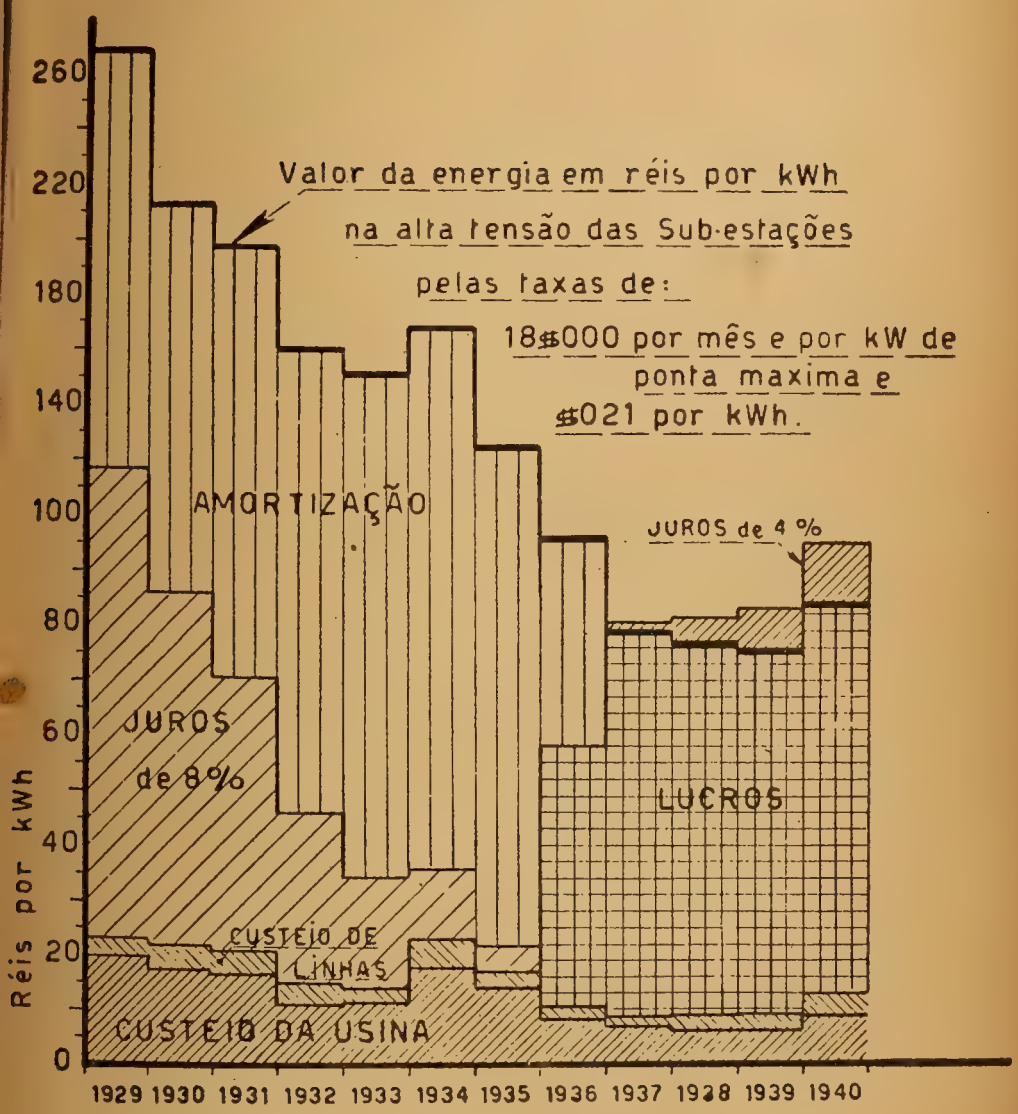
ATUs = idem, na alta tensão da usina geradora, em réis.

B. Horizonte, 9 set. 1941

A. de Mello Silva

R.M.V.
parfamento
a LINHA
ETRIFICAÇÃO

Custo da energia fornecida pela Usina hidro-elétrica de C. EULER



Juros de 8% sobre o capital empatado.
Amortização com as diferenças entre o valor da energia e as despesas de custeio (pessoal, materiais e 10% de administração) da usina e das linhas de transmissão.
Juros de 4% sobre os lucros depois de ultimada a amortização.

B. Horizonte, 9 set 1941

A. de Mello Silva

ELETRIFICAÇÃO N.º — 1

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
TRAÇÃO ELÉTRICA —

ELETRIFICAÇÃO Nº — 1

DESPESAS TOTAIS DE PESSOAL DA ELETRIFICAÇÃO

Referencia DPE Ano de 1940

Mêses	Escritorio de Barra Mansa	Escritorio de B. Horizonte	Obras de Carlos Euler	Subestação de Governador	Linha de Contacto B. Mansa-A. Reis	Estação de Andrelândia e Governador	Linha Transmissão Barra Mansa-Juiz Fora	Totais
Janeiro . . .	1 [illegible]	3 280$000	3 053$400	2 [illegible]	4 32[illegible]$400	1 014$400	[illegible]	15 353$400
Fevereiro . .	1 817$000	3 480$000	3 810$000	1 [illegible]	4 [illegible]	1 [illegible]	1 912$800	17 841$400
Março	1 773$000	3 150$000	3 603$400	1 [illegible]	3 858$400	1 180$400	1 752$400	16 743$000
Abril	1 725$000	3 390$000	[illegible]	1 [illegible]	3 479$400	1 201$600	1 911$800	17 502$200
Maio	1 883$000	3 150$000	4 262$400	1 613$800	3 225$200	989$000	1 908$800	17 035$200
Junho . . .	1 485$000	2 500$000	3 610$800	1 552$400	2 995$400	913$600	2 107$800	14 965$000
Julho . . .	1 515$000	3 130$000	3 [illegible]	1 778$200	2 794$400	714$000	2 123$400	15 [illegible]$700
Agosto . . .	1 772$200	2 560$000	2 722$600	2 [illegible]	3 [illegible]	1 [illegible]	1 868$800	15 493$400
Setembro . .	1 911$700	6 230$000	2 [illegible]	1 [illegible]	2 385$200	1 490$600	1 404$200	17 825$300
Outubro . .	1 941$200	3 460$000	2 [illegible]	1 [illegible]	2 410$400	1 610$600	1 607$400	15 [illegible]$400
Novembro . .	1 757$800	3 450$000	3 006$300	1 [illegible]	2 131$200	1 489$400	976$400	14 610$100
Dezembro . .	1 765$000	3 450$000	2 418$400	1 [illegible]	3 [illegible]		618$200	11 933$600
Ano . . .	21 204$100	41 290$000	39 [illegible]	20 [illegible]	38 [illegible]	14 [illegible]	18 299$600	192 821$400

OBSERVAÇÕES: — A despesa do guarda-livros José de Oliveira Mafra está incluida no Escritorio de Belo Horizonte

"Visto"
D. Cont[illegible] e Silva
Chefe do Departamento da Linha

Belo Horizonte 22 de Outubro de 1941
A. de Melo Silva
Superintendente da Eletrificação

ELETRIFICAÇÃO N.º — 2

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
TRAÇÃO ELÉTRICA — —

DESPÊSAS DE MATERIAIS DA ELETRIFICAÇÃO

ELETRIFICAÇÃO N. 2
Referência DME — Ano de 1940

MESES	Escritorio de B. M. e B. Horizonte	Caixa A de Carlos Euler	Linha de contacto de B. M. a A. dos R.	Linha de transmissão de B. M. Juiz de F.	Subestação de Belo Horizonte	Imp. [illegible] A[illegible] de B. M. [illegible]	Canal B de Carlos Euler	Despesas Escrituradas (N)	Saídas Totais
[illegible]	[illegible]	170$000	23 [illegible]	700$000	168$000		3 288$344	27 [illegible]	27 [illegible]
Fev.			10 [illegible]				784$000	10 [illegible]	10 [illegible]
Março		428$800	14 [illegible]				4 [illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]			2 [illegible]				6[illegible]	2 [illegible]	2 [illegible]
Mai.		[illegible]	5 [illegible]				4[illegible]	5 [illegible]	5 [illegible]
Jun.		2 [illegible]	[illegible]				2 [illegible]	7 [illegible]	7 [illegible]
[illegible]		2[illegible]	2 [illegible]				1 7[illegible]	4 [illegible]	[illegible]
[illegible]		3 [illegible]	20 [illegible]				314$200	21 [illegible]	21 [illegible]
Set.		4[illegible]	24 [illegible]			68 [illegible]		[illegible]	[illegible]
[illegible]		4[illegible]	22 [illegible]	72 5138$547			3 2818$401	98 [illegible]	98 [illegible]
Nov.		728$000	32 [illegible]				28[illegible]	32 [illegible]	32 [illegible]
Dez.			38 [illegible]	555$500	8 6314$255		29$000	27 [illegible]	27 [illegible]
ANO	388$360	1 8108$857	177 5898$290	73 7098$047	8 [illegible]	68 8278$500	10 286$833	272 [illegible]	361 1219$144

"Visto"

D. Couto e Silva
Chefe do Deptº. da Linha

Belo Horizonte, 23 de Outubro de 1941

A. de Melo Silva
Superintendente

ELETRIFICAÇÃO N.º — 3

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
— TRAÇÃO ELETRICA —

MOVIMENTO DE MATERIAIS E TOTAIS
DE DESPESAS

ELETRIFICAÇÃO N.º — 3
Referencia MMT Ano de 1940

MESES	Entradas do Almoxarifado	Entradas de Diversos	Saídas Totais	Diversos	Saldo	Despesas de Pessoal	Materiais Aplicados	Diversas	Despesas Totais
Saldo em 1.º de Janeiro					1 130 933$050				
Janeiro	183$160	22 545$000	27 480$954		1 126 180$256	14 539$000	27 480$954	75$000	42 094$954
Fevereiro			10 273$400		1 115 [illegible]	16 [illegible]	10 273$400		26 817$100
Março	7:054$860	3 854$000	15 532$290		1 111 [illegible]	15 [illegible]	15 532$290		31 [illegible]
Abril		147$200	2 918$500		1 108 [illegible]	16 [illegible]	2 918$500	343$200	19 [illegible]
Maio	39$100	4:704$000	5 [illegible]		1 107 [illegible]	16 [illegible]	[illegible]	1 324$800	22 [illegible]
Junho	133$794	223$000	771$217		1 107 [illegible]	14 [illegible]	771$217	1 016$200	15 [illegible]
Julho	877$000	63$100	[illegible]		1 [illegible]	14 [illegible]	4 478$155	4 424$400	24 [illegible]
Agosto			[illegible]		1 [illegible]	14 [illegible]	21 428$500		3[illegible]
Setembro	447$534	2 638$100	93 [illegible]	68 827$500	[illegible]	16 [illegible]	25 [illegible]	88$000	41 [illegible]
Outubro	3 789$911		98 374$128		[illegible]	14 [illegible]	98 374$128	1 350$000	113 [illegible]
Novembro	10 930$860	3 371$395	32 [illegible]		[illegible]	13 [illegible]	32 [illegible]	139$800	[illegible]
Dezembro	403$880		30 322$145		[illegible]	13 [illegible]	27 722$145	675$000	[illegible]
Saldo em 31 de Dezembro					[illegible]				
ANO	23 860$699	37 545$795	343 723$144	68 827$500		[illegible]	272 293$644	9 312$400	461 065$844

"Visto"
D. Couto e Silva
Chefe do Depart.º da Linha

Belo Horizonte, 22 de Outubro de 1941

A. de Melo Silva
Ajudante da Eletrificação

Eletrificação N.º — 4

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

DEPARTAMENTO DA LINHA -

SERVIÇO DE ELETRIFICAÇÃO

PRODUÇÃO DAS TURMAS DE MONTAGEM DE LINHA e de CONTACTO

MESES	POSTES			FERRAGENS			INSTALAÇÃO			Suspensórios	Garras	CABOS			BOBINAS			LASTRO		Dia de Mec.	SERVIÇOS DIVERSOS
	Madeira	Trilho	Perfilado	Suspensão	Inserção	Vigas	Cimento de Ferro	Concreto	Madeira			Transversais	Longitudinais	Duplos	Alimentadores	Montagem	Contacto	Lastro R.	Lastro de Ferro		
Janeiro	131			19	5		45	4		250				36	2	2	2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Fevereiro	90			39	[illegible]		49	1		[illegible]		2		30	1			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Março	87			33	22		114				38			52	1	2	1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Abril	57					20	52							4		1	1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Maio	3			1	5		1			112				6		1	1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Junho	9		23		14		10	1		18				14		2	1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Julho	7	1	5	4	6			3		168				5	1	1	1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Agosto	26			36	[illegible]		31	30		401		[illegible]	5	32	3	3	2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Setembro	30	2	69	44	33		45	61		342		[illegible]	20	8	3	2	3	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Outubro	5		56	101	48		2	2		462				101	4	2	2	[illegible]	146	[illegible]	[illegible]
Novembro	13		98							1174		6	3		3	[illegible]	6	[illegible]	[illegible]	2284	[illegible]
Dezembro	28		[illegible]				53	36	3	15								864	[illegible]	[illegible]	[illegible]
ANO	480	3	343	277	185	20	393	[illegible]	3	3166	38	39	28	392	18	23	20	[illegible]	[illegible]	[illegible]	

"VISTO"

D. C. [illegible] e Silva

Chefe do Departamento da Linha

Belo Horizonte, [illegible] de Outubro de 1941

A. [illegible] Mc[illegible] Silva

Assistente da Eletrificação

Referência PCB Ano de 1940

ANAL m	TRABALHOS DIVERSOS
770	Transporte de telhas e extração de 20 m.³ de areia.
500	Trabalhos no predio A.
—	Transporte de madeiras, idem.
000	Engradamento predio A e 60 m.² reboco.
—	40 m.² de assoalho e 40 m.² de forro e cobertura.
—	Engradamento alpendre e 300 m.² caiação.
800	Assentamento e pintura de portas e janelas.
—	Construidos 16 m. muro.
—	Montagem vertedouro para a T.E. e 56 m.² reboco.
—	Caiação muros. Ferias pessoal.
—	Acabamentos predio A e ferias pessoal.
—	Idem, idem e faltas por molestia.
700	

20 m.

Belo Horizonte 22 de Outubro de 1941.
A. de Mello Silva,
Ajudante da Eletrificação.

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
TRAÇÃO ELÉTRICA

ELETRIFICAÇÃO N

SERVIÇO DE ELETRIFICAÇÃO

PRODUÇÃO DAS TURMAS DE CONSTRUÇÃO DO CANAL B. DE EULER

Referente à FEVERAIRO de [illegible]

MESES	ESCAVAÇÃO EM TERRA		TUNEL EM ROCHA		ESCAVAÇÃO EM ROCHA		FERRARIA		CONCRETAGEM DE CANAL		TRABALHOS DIVERSOS
	m³	Rs/m³	m	Rs/m	m³	Tiros	Brocas	Rs/B	m	Rs/m	
Janeiro	251	4$073	--			—	—		18	3$470	Transporte de telhas e extração de [illegible]
Fevereiro	292	4$470	3	3[illegible]	17	160	240	[illegible]	4	3[illegible]	Trabalhos no predio A
Março	147	5$196	3	4[illegible]	29	220	340	8160	—		Transporte de carbetras [illegible]
Abril	168	4$940	4	421$900	20	250	4000	8[illegible]	16	3[illegible]	Enzradamento predio A e [illegible]
Maio	168	4$940	5	384$720	24	270	4320	8110	—	—	40 m³ de assoalho e 40 m [illegible]
Junho	134	4$720	4	433$500	20	240	3840	81[illegible]		—	Enzradamento alpendre e 500 m [illegible]
Julho	174	4$360	1	6[illegible]	9	90	1430	8120	1[illegible]	4[illegible]	Assentamento e pintura de portas e janelas
Agosto	23	4$300	3	560$000	21	200	3430	8140			Construcção 16 m muro
Setembro	139	5$980	1.5	525$000	19	190	1360	8170			Montagem vertedouro para a [illegible]
[illegible]	—	—	2.5	817$000	16	200	3140	8200			Construção muros. Ferras pessoal
Novembro	—	--	2.5	77[illegible]	18	150	3[illegible]	8160			**Acabamentos predio A e ferias pessoal**
Dezembro		—	2.5	611$000	16	1[illegible]	3500	8[illegible]			Idem, idem e faltas p/ [illegible]
ANO	1506		32		208	2030	[illegible]		47		
MEDIA		4$974		5[illegible]				81		3[illegible]	

Observações: Escavação em terra, com 40 a 80% de blocos de pedra e transporte em media a 120 m

"VISTO"
D. Couto e Silva
Chefe do Departamento da Linha

Belo Horizonte 22 de [illegible] de 1941
A. de Me[illegible] S[illegible]
[illegible]

ELETRIFICAÇÃO N.º 6

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
TRAÇÃO ELETRICA

ELETRIFICAÇÃO N° 6
Referencia PLT — Ano de 1940

MONTAGEM DA LINHA DE TRANSMISSÃO DE B. MANSA A GETULANDIA

MESES	Postes de trilhos plantados	Espias colocadas	Postes e ferragens plotados	Bobinas de cab. desenrolados	Trilhos de sentorta-dos a macaco	SERVIÇOS DIVERSOS
Jan. . . .	—	—	—	—	—	
Fev. . . .	55	4	14	—	7	Transportes de trilhos a braço e a troli.
Mar. . . .	17	22	19	5	—	Idem, idem. Abertura de picadas
Abr. . . .	32	10	16	20	47	Idem, idem. Cajuna em torno dos postes
Mai . . .	62	11	119	13	24	Abertura de picadas e afinagem de linhas.
Jun. . . .	84	17	55	21	62	Idem, idem
Jul . . .	13	15	40	12	19	Amarração de isoladores e afinagem
Ago. . . .	—	—	—	—	—	
Set. . . .	—	—	—	—	—	
Out. . . .	—	—	—	—	—	
Nov. . . .	—	—	—	—	—	
Dez. . . .	—	—	—	—	—	
ANO	263	79	263	71	160	

Observação: — Serviços foram paralisados em Getulandia, em virtude de falta de trilhos

"Visto"

D. Couto e Silva
Chefe do Depart°. da Linha

Belo Horizonte, 24 de Outubro de 1941

A. de Melo Silva
Ajudante da Eletrificação

ASSOCIAÇÕES

Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviarios da Rêde Mineira de Viação

Instituto de Auxilios Mutuos dos Empregados da Estrada de Ferro Oeste de Minas

Sociedade Cooperativa de Consumo dos Ferroviarios da Estrada de Ferro Sul de Minas

Associações

Junto à Rêde, prestando ótimos serviços ao pessoal, funcionam as seguintes associações:

1) — Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários da Rêde Mineira de Viação.

2) — Instituto de Auxilios Mutuos dos Empregados da Estrada de Ferro Oéste de Minas.

3) — Sociedade Cooperativa de Consumo dos Ferroviarios da Estrada de Ferro Sul de Minas.

1 — CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES

Patrimônio

O patrimonio da Caixa, em 31 de Dezembro de 1940, atingiu a 29.208:077$004.

Receita e Despêsa

Em 1940, a receita foi de 8.921:557$260, contra 9.414:751$700, em 1939; e a despêsa subiu a ..... 6.321:863$000, contra 5.228:087$900, em 1939.

Associados

Em 31 de Dezembro de 1940, estavam registrados na Secretaria da Caixa:

Associados ativos	12.943
Associados aposentados	1.116
Pensionistas	2.539
Soma	16.598

Benefícios regulamentares

Aposentadorias ordinarias	40
Aposentadorias por invalidez	123
Reversão de pensões	6
Funerais custeados pela Caixa	26
Adiantamentos a herdeiros de associados falecidos	31
Pessôas atendidas pelos médicos, em domicílio	24.777
Pessôas atendidas pelos médicos, nos consultorios	39.646
Inspeções para aposentadoria e admissão	1.930
Pequenas e grandes operações	697
Curativos	13.471
Visitas médicas fóra das sédes das circunscrições	2.208
Radiografias custeadas pela Caixa	367
Exames de laboratorio	474
Serviços de enfermagem creados ao longo da linha	4
Associados atendidos pelos enfermeiros	18.603
Casas construidas para associados	30
Aquisições de lotes de terrenos para associados	2

Construções iniciadas em terrenos de associados - - - - - - - - - - - - - - - - - -	11
Emprestimos concedidos a longo prazo - - - -	291
Emprestimos rápidos - - - - - - - - - - - - - - - - - -	5.683
Cartas de fiança para aluguel de casa - - - - -	21

Junta Administrativa da Caixa

Presidente — Dr. Dilermando do Couto e Silva.
Secretario — Dr. João Luís de Carvalho.
Membros — Dr. Antonio Olinto Alves, Dr. Virgilio José Monteiro Bastos, José Pinto da Silva, João Bento Alves Filho e José Lázaro Zeringota.

2 — INSTITUTO DE AUXILIOS MUTUOS

Patrimônio Social

O patrimônio social é constituido dos seguintes títulos:

Carteira de Empréstimos - -	300:000$000
Apólices federais - - - - - - -	505:068$000
Imóveis - - - - - - - - - - - - - -	1.062:084$000
Móveis e Utensílios - - - - - -	95:000$000
Fundo de Auxílios - - - - - -	3.500:000$000
Total - - - - - - - - - - - -	5.462:152$000

O valor do patrimônio, em 31 de dezembro de 1939, era de 5.087:640$543. Verifica-se, assim, que houve, em 1940, um aumento aproximado de 375:000$000.

Carteira de Abastecimento

E' a base das diversas finalidades do Instituto. Foi o seguinte o movimento de mercadorias:

Saldo em 1939 - - - - - -		1.276:591$000
Compras em 1940 - - -		7.063:604$590
Total - - - - - - - - - -		8.340:195$590
Percentagem s/ as vendas		930:175$987
Fretes e Carretos - - - -	187:938$350	
Quebras e Avarias - - - -	39:957$165	227:895$515
Líquido - - - - - - - - -		702:280$472

Carteira de Pensões

Despêsa orçada - - - - -	195:000$000	
Pensões a pagar de 1939 -	33:677$563	
Pensões processadas em 1940 - - - - - - - - - - -	178:655$800	
Pagas em 1940 - - - - - - -		174:547$663
A pagar em 31-12-1940 - -		37:785$700

Carteira de Pecúlios

Saldo a pagar de 1939 -	856:303$200	
Pecúlios processados em 1940 - - - - - - - - - - -	485:804$300	
P/c do Fundo Social - -	152:678$700	
	1.494:786$200	
Pagos em 1940 - - - - - -		813:243$500
A pagar em 31-12-1940		681:542$700
		1.494:786$200

Carteira de Fianças

Valor nominal das fianças - - - - - -	1.168:995$456
Idem das taxas fixas - - - - - - - - - -	130:836$000
Crédito por quotas de integralização - -	444:317$107
Crédito por taxas fixas - - - - - - - - - -	86:640$000

Carteira de Empréstimos

Durante o exercício, não se realizaram empréstimos em dinheiro. Entretanto, por esta Carteira, foram feitas operações de reajustamento de débitos de associados no valor total de rs. 231:915$966.

Superintendencia

Durante o periodo de janeiro a abril de 1940, exerceu o cargo de Superintendente o sr. Attilio Ziviani. De abril em diante foi nomeado para o mesmo cargo o sr. Custodio Emilio Gonçalves.

NOTA — Os dados acima, que são aproximados, foram fornecidos pela Superintendência do Instituto.

3 — SOCIEDADE COOPERATIVA DE CONSUMO

Movimento Social

Em 31 de Dezembro de 1940, a Sociedade contava com 4.403 socios regularmente inscritos no Livro de Matrícula, de acôrdo com a lei.

Capital

No ultimo dia do ano, a conta "Capital" era de .... 443:300$000, correspondente a 4.433 quotas-partes sub-

scritas: 423:742$500 o capital social já realizado e ..... 19:557$500 o capital a realizar.

Compras

Compras em 1939 - - - - - - - - - - - -	4.235:344$572
Compras em 1940 - - - - - - - - - - - -	3.836:867$928

Vendas

Vendas em 1939 - - - - - - - - - - - -	4.665:837$860
Vendas em 1940 - - - - - - - - - - - -	4.438:744$540

Lucros

Os lucros brutos, verificados no movimento do ano de 1940, foram de 816:162$186, contra 859:443$897 em 1939.

Os lucros liquidos apurados foram de 15:904$995, em 1940, contra 51:106$256 em 1939.

Fundo de Reserva

O Fundo de Reserva, que era de 624:101$654, em 1939, elevou-se a 625:612$634 em 1940.

Assistencia Social

Da distribuição dos lucros liquidos, coube à conta "Assistencia Social" a parcela de 6:043$918, que somada ao saldo de 31 de Dezembro de 1940, que era de ..... 125:940$568, perfaz o total de 131:984$486.

Assistencia escolar

Durante o ano de 1940, funcionou com regularidade a Escola Noturna de Soledade, sob a direção da profes-

sora D. Olga Vieira da Silva e fiscalizada pelo Govêrno do Estado de Minas.

Assistencia dentaria

Os cinco gabinetes dentarios da Cooperativa, instalados em Cruzeiro, Soledade, Três Corações, Passa Quatro e Belo Horizonte, funcionaram regularmente durante o ano, tendo ficado concluidos serviços no valor de ..... 134:625$000.

Bonificação sobre as compras

A quantia de 7:554$897, que coube para a distribuição de lucros liquidos, representa a percentagem de 0,17% sobre o total das compras efetuadas pelos socios, o que equivale a 1$700 por conto de réis.

Em 1939 coube a essa conta a quantia de ..... 23:547$178.

Farmácias

As Farmácias da Sociedade, em Cruzeiro, Soledade, Três Corações e Belo Horizonte, realizaram, em 1940, vendas na importancia de 551:375$071, sendo de ..... 108:112$045 os lucros brutos respectivos.

Emprestimos para funeral

Durante o ano, a Cooperativa atendeu 306 pedidos de emprestimos para funerais, num total de 48:358$000, sem juros e pagaveis até em 12 prestações.

Caixa de peculios

Essa Caixa encerrou o ano de 1940 com 3.095, só-

cios inscritos. Foram pagos 48 peculios, no valor total de 218:895$834, contra 146:262$950, em 1939.

Tipografia

Como nos anos anteriores, funcionou com toda a regularidade, atendendo à confecção, não só de impressos para uso dos seus diversos Departamentos, como dos relatorios anuais e de trabalhos solicitados pelos socios.

Imoveis

O valor dos imoveis da Sociedade sóbe a 269:406$320.

Transferencia da Séde

A Cooperativa transferiu, em Abril de 1940, a sua séde social da cidade de Cruzeiro, Estado de São Paulo, para Belo Horizonte.

Administração

No dia 24 de Março de 1940, ainda na cidade de Cruzeiro, foi eleita a nova Diretoria para reger os destinos da Sociedade, no trienio 1940-1943. Essa Diretoria estava encabeçada pelo Sr. Nazareno Vieira da Costa, Presidente.

Entretanto, com a transferencia da séde para Belo Horizonte, a maioria dos membros da Diretoria eleita viu-se na contingencia de renunciar aos seus cargos. Assim, o Conselho Fiscal, usando das atribuições que lhe confere a letra "f" do artigo 45 dos estatutos sociais, nomeou novos socios para as vagas verificadas, recaindo na

pessôa do Sr. José Batista Sampaio o cargo de Presidente.

Direção Comercial

O Departamento Comercial continuou sob a direção dos Srs. Walfrido Werkhaizer e Luis Bittencourt Filho, respectivamente Diretor e Sub-Diretor Comercial.

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

			Imp. Nacional —

M. FAZENDA
D.A.-[illegible]
15022
CO[illegible]
PORT. 114/73

Biblioteca do Ministério da Fazenda

15404-48 385.098151
R314

Rêde Mineira de Viação
AUTOR
Relatorio...1940.
TÍTULO

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

15404-48 385.098151
R 314

RMV